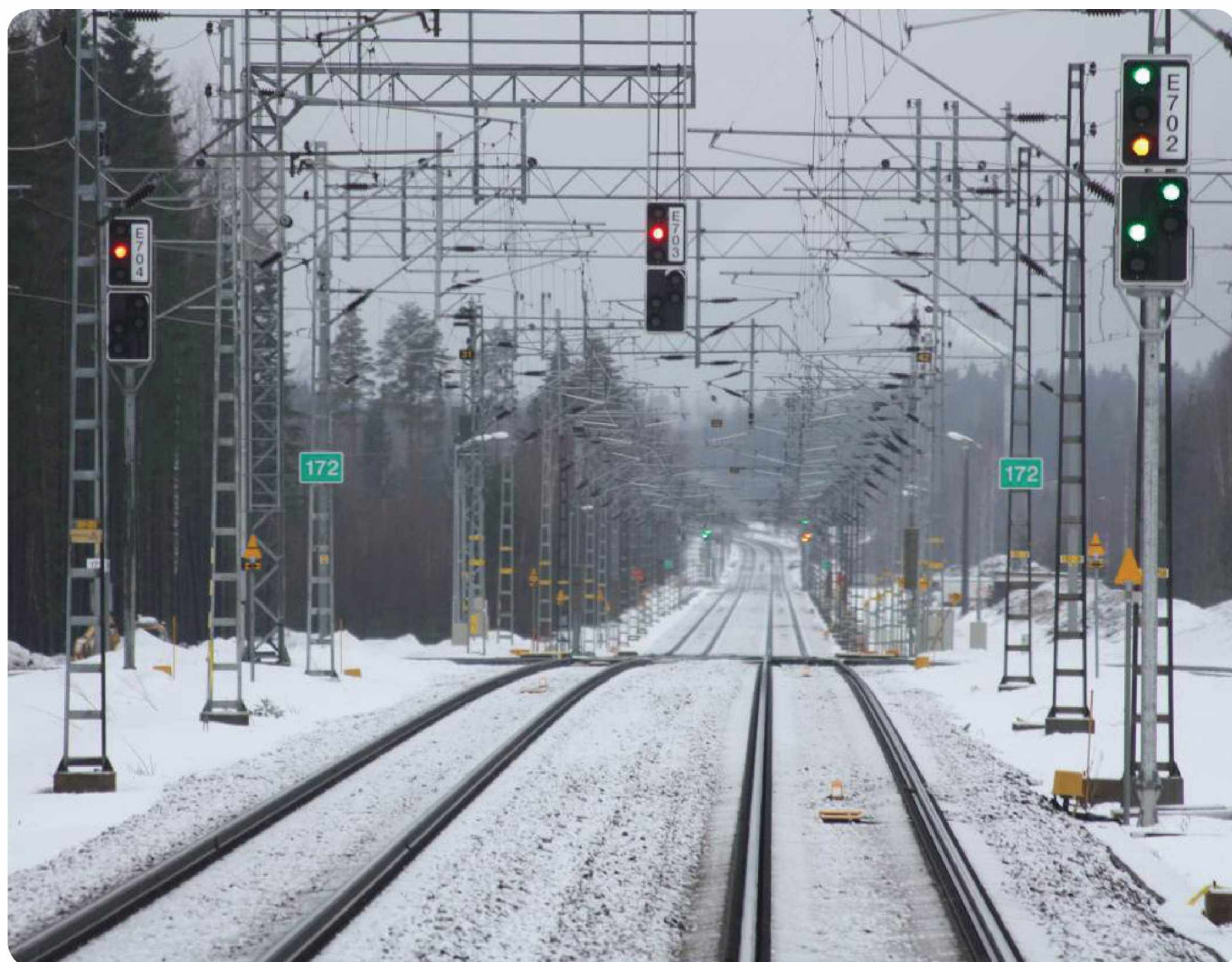


## Beskrivning av Finlands bannät 2013







# Beskrivning av Finlands bannät 2013

Trafikverkets infrastrukturinformation 6/2011

Trafikverket  
Helsingfors 2011

*Omslagsbild: Markku Nummelin*

Webpublikation pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-8276

ISSN 1798-8284

ISBN 978-952-255-101-6

Trafikverket

PB 33

FI-00521 Helsingfors, Finland

Tel. +358 (0)20 637 373

## Förord

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2013, vilken är den tionde beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 9.12.2012–7.12.2013.

Till grund för nätbeskrivningen 2013 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska bannätsförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

1. Allmänt
2. Förutsättningarna för tillträde till bannätet
3. Bannätet
4. Tilldelningen av bankapacitet
5. Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
6. Banavgiften

Inom Trafikverket är det Trafikjänsteravdelnings verksamhetsområde Trafikledning som ansvarar för att nätbeskrivningen utförs. Samtliga experter vid Trafikverket, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 9 december 2011

Trafikverket  
Trafikjänsteravdelningen, Trafikledning

## Innehållsförteckning

1	ALLMÄNT .....	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte .....	7
1.3	Rättslig grund.....	7
1.4	Juridisk status .....	8
1.4.1	Allmänt.....	8
1.4.2	Giltighet.....	8
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande .....	8
1.5	Nätbeskrivningens struktur .....	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering .....	9
1.6.1	Giltighetstid .....	9
1.6.2	Uppdatering .....	9
1.7	Publicering.....	9
1.8	Kontaktuppgifter .....	10
1.9	RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna .....	11
1.9.1	One Stop Shop .....	12
1.9.2	RNE-verktyg .....	12
1.10	Defitioner, märkningar och förkortningar.....	14
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET.....	16
2.1	Introduktion.....	16
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet .....	16
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik .....	16
2.2.2	Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet.....	18
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag .....	18
2.2.4	Säkerhetsintyg .....	18
2.2.5	Försäkringar.....	19
2.3	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	20
2.3.1	Ramavtal.....	20
2.3.2	Avtal om utnyttjande av bannätet .....	20
2.4	Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering .....	21
2.5	Specialtransporter.....	21
2.6	Transport av farliga ämnen.....	21
2.7	Godkännande av rullande järnvägsmateriel.....	21
2.8	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter .....	22
3	BANNÄTET.....	24
3.1	Introduktion.....	24
3.2	Bannätets omfattning.....	24
3.2.1	Det befintliga bannätet.....	24
3.2.2	Anslutande bannät.....	24
3.3	Beskrivning av bannätet.....	25
3.3.1	Geografisk beskrivning .....	25
3.3.2	Bannätets egenskaper.....	29
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation.....	30
3.4	Trafikrestriktioner .....	32
3.4.1	Särskild bankapacitet .....	32
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd.....	32
3.4.3	Farliga ämnen.....	33

---

3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar .....	34
3.4.5	Begränsningar som beror på broar.....	34
3.4.6	Övertunga transporter .....	34
3.5	Bannätets användbarhet.....	35
3.6	Stationerna för passagerartrafik .....	35
3.7	Godstrafikterminalerna.....	35
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	35
3.8.1	Rangerbangårdar .....	35
3.8.2	Uppställningsspår .....	35
3.8.3	Service- och underhållstjänster .....	36
3.8.4	Bränsletankningsplatser .....	36
3.8.5	Tekniska anordningar .....	36
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet.....	36
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET .....	38
4.1	Introduktion .....	38
4.2	Processbeskrivning .....	38
4.2.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod .....	39
4.2.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	40
4.3	Tilldelning av bankapacitet.....	40
4.3.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet .....	40
4.3.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	41
4.3.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning .....	41
4.4	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten .....	43
4.5	Outnyttjad bankapacitet.....	44
4.6	Specialtransporter och farliga ämnen.....	44
4.7	Åtgärder i händelse av störningar .....	45
4.7.1	Principer .....	45
4.7.2	Instruktioner .....	45
4.7.3	Sannolika situationer.....	45
4.7.4	Osannolika situationer .....	45
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG.....	47
5.1	Introduktion .....	47
5.2	Tjänster som Trafikverket erbjuder.....	47
5.3	Tjänster som erbjuds av andra .....	47
6	BANAVGIFTEN .....	49
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar.....	49
6.2	Banavgiftssystemet .....	49
6.3	Banavgiftens storlek.....	49
6.4	Incitamentssystem för bästa möjliga utförande .....	50
6.5	Ändringar av banavgiften .....	50
6.6	Debitering av banavgiften .....	50
	INDEX.....	51



**BILAGOR**

Bilaga 1	Infrastrukturregister
Bilaga 2	Trafikplatsregister
Bilaga 3	Trafikeringsföreskrifter för banavsnittet Torneå-Haparanda
Bilaga 4	Lastprofil
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rummet
Bilaga 6	Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck
Bilaga 7	Säkerhetssystemen
Bilaga 8	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer
Bilaga 9	Maximal hastighet i tunnlar
Bilaga 10	Restriktioner till följd av broar
Bilaga 11	Banarbeten som påverkar trafiken 2013
Bilaga 12	Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät
Bilaga 13	GSMR nätet (RAILI)
Bilaga 14	Övriga länders nätbeskrivningar

# 1 Allmänt

## 1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (304/2011) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2013 är den tionde nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

## 1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Beskrivningen av bannätet publiceras separat för varje tidtabellsperiod för dem som ansöker om bankapacitet. Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt för inrikes godstrafik. Endast VR-Group Ab kan bedriva inrikes persontrafik och förbindelsetrafik till Ryssland på det finländska bannätet.

## 1.3 Rättslig grund

### Nuvarande lagstiftning

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa även som uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

1. rätten till tillgång till bannätet
2. grunderna för bestämmandet av banavgifter
3. ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
4. kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
5. övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Trafikverket publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Trafikverkets föreskrifter om:

1. särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
2. prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)

3. tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

## 1.4 Juridisk status

### 1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Trafikverket utfärdat, utan ett dokument som innehåller information.

### 1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket utfärdat. De uppgifter som gäller tredje part i nätbeskrivningen kan också ändras under tidtabellsperioden.

### 1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Trafikverkets beslut hos regleringsorganet, som i Finland är Trafiksäkerhetsverket. Ändring i regleringsorganets beslut får sökas om beslutet gäller:

1. prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet
2. debitering av banavgiften
3. tilldelning av bankapacitet
4. beviljande av brådskande bankapacitet
5. beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet
6. avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådskande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

## 1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarens organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper, i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet, i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgiften och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

## 1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

### 1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellsperiod i sänder och den publiceras fyra månader före tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellsperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellsperioden 2013, dvs. tidtabellsperioden 9.12.2012–7.12.2013. Nätbeskrivningen för tidtabellsperioden 2014 publiceras senast den 7.12.2012.

### 1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Trafikverket de nya uppgifterna på sina webbsidor

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster\\_yrkestrafik/beskrivning\\_bannat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat)

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellsperioden 2013 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Trafikverket publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sina webbsidor

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s>

Det kan förekomma ändringar i texten och i bilagorna till nätbeskrivningen efter att den tryckta versionen publicerats. De ställen som berörs av uppdateringarna nämns i texten och i bilagorna. Uppdateringarna görs i publikationen Beskrivning av bannätet (pdf) på Trafikverkets webbsidor

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster\\_yrkestrafik/beskrivning\\_bannat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat)

## 1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Alla språkversioner av publikationen Beskrivning av Finlands bannät finns i pdf-format på Trafikverkets webbplats <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/julkaisutoiminta/vaylatietoja>

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2012–2015 framgår av Trafikverkets ekonomi- och verksamhetsplan. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i Finlands järnvägsstatistik som Trafikverket publicerar varje år.

## 1.8 Kontaktuppgifter

### Trafikverket

Trafikverket är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som ansvarar för att upprätthålla och utveckla statens bannät, bevilja bankapacitet, leda samt styra trafiken. Trafikverket ansvarar också för underhållet av landsvägarna samt för att utveckla och trygga verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten och annan sjötrafik.

### Trafikverkets organisation

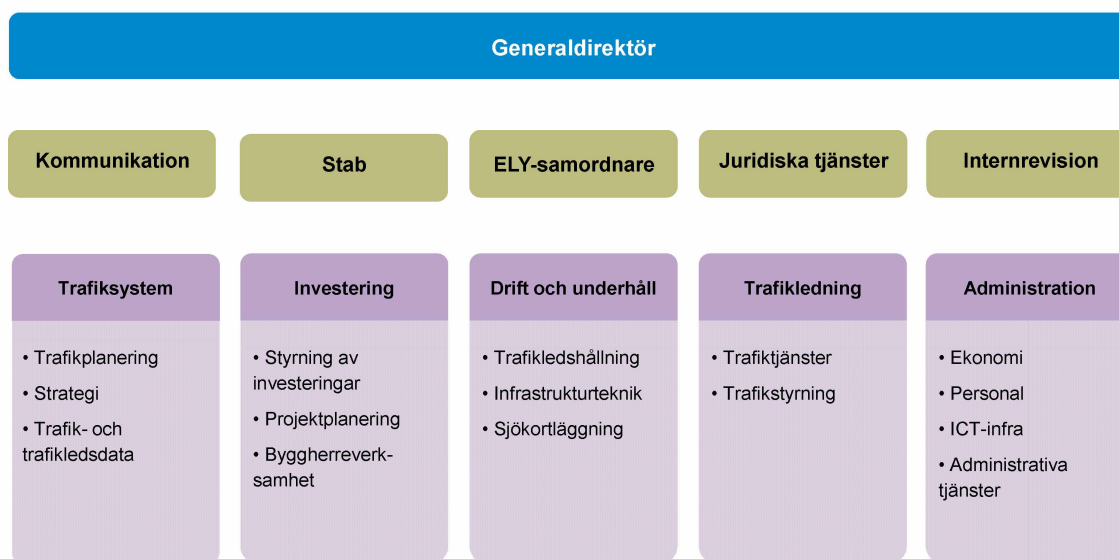


Bild 1. Schema över Trafikverkets organisation.

### Trafikverket

PB 33 (Besöksadress: Semaforbron 12 A)

FI-00521 HELSINGFORS

FINLAND

E-post: kirjaamo(at)trafikverket.fi

Internet: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s>

I frågor som gäller marknadsintroduktion och järnvägstrafik kan man ta kontakt per e-post på adressen: oss(at)liikennevirasto.fi.

Mer kontakt information på Trafikverkets webbplats

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s>

### Kommunikationsministeriet

PB 31 (Besöksadress: Södra Esplanaden 16-18)

FI-00023 STATSRÅDET

FINLAND

E-post: kirjaamo(at)lvm.fi

Internet: <http://www.lvm.fi/web/sv/framsida>



### **Trafiksäkerhetsverket**

Trafiksäkerhetsverket har som uppgift att övervaka och utveckla järnvägstrafikens säkerhet, ge anvisningar och bestämmelser gällande flygsäkerhet och säkerhet inom luftfart samt främja trafiksäkerheten på landsvägarna och informationstjänster för vägtrafiken. Trafiksäkerhetsverket ansvarar dessutom för säkerhetsfrågor inom handelssjöfart och annan sjötrafik.

PB 320 (Besöksadress: Gumtåktvägen 9)

FI-00101 HELSINGFORS

FINLAND

E-post: kirjaamo(at)trafi.fi

Internet: <http://www.trafi.fi/sv>

### **Konkurrensverket**

Konkurrensverket lyder under arbets- och näringsministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

PB 332 (Besöksadress: Långbrokajen 3 A)

FI-00531 HELSINGFORS

FINLAND

E-post: kirjaamo(at)kilpailuvirasto.fi

Internet: <http://www.kilpailuvirasto.fi/cgi-bin/svenska.cgi>

## **1.9 RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna**

RailNetEurope (RNE) bildades i januari 2004. Den ideella föreningen som utgörs av infrastrukturförvaltare och kapacitetsfördelare har som uppgift att underlätta den internationella trafiken i det europeiska järnvägsnätet.

RNE strävar efter att stöda järnvägsföretagens internationella verksamhet (både i fråga om frakt och passagerare) och effektivera infrastrukturförvaltarnas olika förfaringssätt. RNE:s medlemmar samarbetar för att förenhetliga villkoren för internationell järnvägstrafik och få till stånd ett gemensamt förhållningssätt som främjar sådan europeisk järnvägsverksamhet som gynnar järnvägsindustrin i hela Europa.

RNE:s uppgifter handhas av fyra permanenta arbetsgrupper samt av ad hoc-projektgrupper, som koordineras av det gemensamma kontoret för samordning (RNE Joint Office) i Wien, Österrike.

Till RailNet Europe hör för närvarande 38 infrastrukturförvaltare/kapacitetsfördelare, som antingen är fullvärdiga medlemmar, associerade medlemmar eller kandidat-medlemmar. Medlemmarnas järnvägsnät omfattar sammanlagt mer än 230 000 km.

I sitt dagliga arbete strävar RailNetEurope efter att förenkla, förenhetliga och optimera sådana internationella järnvägsförfaranden som:

- tidtabellerna för hela Europa, gemensamma tillvägagångssätt för marknadsföring och försäljning (inklusive Nätbeskrivningarna)
- samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna inom verksamhetsområdet
- utbytet av gränsöverskridande trafikinformation i realtid
- servicen efter försäljning (t.ex. rapportering).

#### 1.9.1 One Stop Shop

RNE har etablerat en OSS kontaktpunkt i varje medlemsland. Varje kund erbjuds de internationella järnvägstjänster som den behöver vid den OSS-kontaktpunkt som kunden själv önskar.

Allt från de inledande frågorna om tillgången på järnvägskapacitet till ansökningar om internationella tåglägen och efterhandsutvärderingen av tågets gång – bland andra dessa ärenden i fråga om hela den internationella tågresa behandlas med tanke på kundernas bekvämlighet vid en kontaktpunkt.

Kunderna till sådana RNE-medlemmar som tillhandahåller internationella järnvägstjänster kan därför dra nytta av de tjänster som erbjuds vid RNE:s One Stop Shop:

- Ett nätverk av kontaktpunkter som hjälper kunderna genom sådana förfaranden som tilldelningen av järnvägskapacitet, planeringen av effektiva internationella järnvägstransporter, samordningen av internationella tåglägen (ITPM) och efterhandsutvärderingen av tågets gång. Svarstiderna har standardiserats till en kundvänlig nivå och för närvarande testas det om servicenivåerna har uppnått önskad nivå.
- OSS försäljnings- och tidtabellsexperter sammanslår sin expertis inom dessa områden för att tillsammans med OSS-kontaktpunkterna kunna betjäna kunderna.
- Därtill hjälper IT-verktygen sökanden genom att ge prisuppskattningar för användningen av järnvägsinfrastruktur, genom att samordna förfaringssätten för beställandet av och tillgången på tåglägen samt genom att följa med och söka upp internationella tåg i realtid.

En lista på OSS-kontaktpersoner finns på [http://www.rne.eu/index.php/oss\\_network.html](http://www.rne.eu/index.php/oss_network.html)

#### Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns i bilaga 14.

#### 1.9.2 RNE-verktyg

##### Path Coordination System (PCS)

PCS är en webbapplikation som RNE erbjuder infrastrukturförvaltare, kapacitetsfördelare och sökande av tåglägen. PCS handhar kommunikationen och samordningsprocesserna vid ansökningen om och tilldelningen av internationella tåglägen. Dessutom är PCS till hjälp för järnvägsföretag och sökanden i de uppgifter som föregår samordningen i fråga om utredningen av och ansökan om internationella tåglägen. I korthet

har PCS-verktyget samma filosofi som RNE:s OSS (One Stop Shop), dvs. att erbjuda hjälp vid affärsprocesser och den dagliga verksamheten.

RNE:s system för samordning av tåglägen (PCS) används vid ungefär 95 % av alla ansökningar om internationella tåglägen inom passagerarbranschen.

Användningen av PCS inom godstransporten förbättrades märkbart 2008 genom utvecklingen och tillämpandet av 'Integrationsplattformen PCS' - den nya modulen för bättre kommunikation med infrastrukturförvaltarnas/kapacitetsfördelarnas och järnvägsföretagens nationella system. Härigenom erbjuder RNE en ny direkt kommunikationskanal mellan PCS och de inrikes system som används av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare/kapacitetsfördelare, och som tillåter tvåvägs datautbyte. Tack vare denna modul har ett av de största hindren för att använda PCS inom godstrafiken undanröjts: Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare/kapacitetsfördelare behöver inte längre lämna samma information om en ansökan om tågläge för internationell tågtrafik två gånger (en gång i det nationella systemet och ytterligare en gång i PCS). Nu är det möjligt att automatiskt synkronisera datan om ansökan om tågläge för internationell tågtrafik mellan de nationella systemen och PCS. För att kunna dra nytta av denna förbättring måste infrastrukturförvaltarna/kapacitetsfördelarna och järnvägsföretagen koppla sina nationella system till integrationsplattformen.

För ytterligare information, gå in på PCS webbsida: <http://www.rne.eu/index.php/pcs.html> eller kontakta helpdesk-funktionen: [support.pcs\(at\)rne.eu](mailto:support.pcs(at)rne.eu).

### **Charging Information System (CIS)**

CIS (Charging Information System) är RNEs (RailNetEurope) internationella avgiftskalkylator, planerad för att förse kunderna med prisuppgifter om tillträdet. Det är ett webbaserat, övergripande system för de olika nationella prissättningsystemen för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. På några sekunder, dygnet runt, kan det räkna ut priset för användningen av internationella tåglägen, inklusive tågläges-, stations- och rangeringsavgifter.

För tillfället är målet med utvecklandet av CIS att anpassa informationen som fås via CIS till informationen i beskrivningarna av bannäten.

CIS webbsida finns på adressen <http://www.rne.eu/index.php/cis.html>. och helpdesk-funktionen kan kontaktas per e-post: [support.cis\(at\)rne.eu](mailto:support.cis(at)rne.eu).

### **Train Information System (TIS)**

TIS är en webbaserad applikation som är lätt att använda och som åskådliggör internationella tåg från avfärd till ankomst. Den stöder den internationella tågtrafikstyrningen genom att ge information om internationella passagerar- och godståg längs RNE -korridorerna. TIS används inte för nationella tågtjänster.

TIS informerar användarna i realtid om tågen via Internet och framställer rapporter som grundar sig på historiska data. De två TIS-produkterna baserar sig på samma rådata:

- översikten över tåginformationen i realtid samlar, koncentrerar och publicerar information om tågens gång i de flesta RNE-järnvägskorridorer (i ett växande



antal länder, inkl. Österrike, Belgien, Frankrike, Tyskland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Slovenien och Schweiz), som t.ex.:

- information om tågets nuvarande och tidigare position
- information om den överenskomna dagliga tidtabellen
- information om och orsakerna till förseningar
- rapporteringsfunktionen gör det möjligt att följa tåg- och förseningsinformationen under en viss tid.

Ytterligare en tredje produkt är under planering och den kommer att möjliggöra datautbyte i realtid mellan banhållarna (IM) och järnvägsföretagen (RU) som använder TAFs (trafiktelematik för godstrafiken) TSI-format (teknisk specifikation för interoperabilitet).

TIS har valts som stödverktyg för European Performance Regime (EPR), som är ett gemensamt projekt mellan RNE och Internationella järnvägsunionen (UIC).

Tillgång till TIS kan fås via: <http://www.rne.eu/index.php/tis.html> och helpdesk-funktionen kan kontaktas per e-post: [support.tis\(at\)rne.eu](mailto:support.tis(at)rne.eu).

## 1.10 Defitioner, märkningar och förkortningar

Banhållning avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

Bannätsförvaltare avser Trafikverket samt förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av Järnvägslagens (304/2011) tillämpningsområde.

Bankapacitet avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period.

Bedrivande av järnvägstrafik innebär trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och bannätsförvaltares trafik på bannätet.

I Systemet för förhandsinformation (ETJ) upprätthålls förhandsplanerna för banarbetet samt information om ändringar som påverkar trafiken, vilka i annat fall skulle meddelas av trafikledningen.

Järnvägsföretag är ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft.

LIKE är ett datasystem, med vilket man ansöker bankapacitet.

LIMO avser Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser och anvisningar beträffande rörlig materiel.

Museitrafik avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel. Med museimateriel avses materiel som i Trafiksäkerhetsverkets materielregister registrerats som museimateriel.

Privat spåranläggning avser spåranläggning i annan än Trafikverkets ägo.

Ratapurkki är en databank för bandata, som tillhandahåller information om järnvägsinfrastrukturen för företag och datasystem inom järnvägsbranschen. Som användargränssnitt används ett webbläsarprogram, med hjälp av vilket man kan söka information via en karta eller databasrapporterna.

RATO avser bantekniska anvisningar, vilka innefattar basuppgifter om planering, granskning och underhåll av banan och bananläggningarna. RATO baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. RATO publiceras av Trafikverket.

Samordning avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

Tekniska beskrivningen av bannätet är en beskrivning av bannätets tekniska egenskaper. Uppgifterna som publiceras i beskrivningen är uppdaterade på publiceringsdagen och beskriver nuläget. Tekniska beskrivningen av bannätet publiceras minst två gånger om året, i början av juni och i början av december, på Trafikverkets webbplats.

Trafikledning innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. Utöver säkringen av färdvägarna innefattar trafikledningen även beviljande av tillstånd och meddelanden som är nödvändiga i trafiken. Trafikledningen inbegriper även säkringen av banarbetsplatserna, beviljande av tillstånd för banarbete och mottagande av meddelande om att arbetet avslutats. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

TURO avser säkerhetsanvisningar för banhållningen. Trafikverket publicerar anvisningarna på sin webbplats.

Utövande av järnvägstrafik innebär järnvägsföretags trafik samt museitrafik på bannätet.

Fler specifika definitioner finns i **RATO** (Bantekniska anvisningar).



(Bild: Markku Nummelin)



## 2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

### 2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg, beviljad bankapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

### 2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (304/2011). På statens bannät skall Trafiksäkerhetsverkets och Trafikverkets föreskrifter följas. Information om vilka av Trafiksäkerhetsverkets och Trafikverkets föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex, <http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/499001/>.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet. Separata bestämmelser kan utfärdas som komplement till de väsentliga kraven.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägslagens (304/2011) 76 §. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillståndet beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Museimateriel kan trafikerar på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse (RVI/295/411/2008) om museitrafik finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

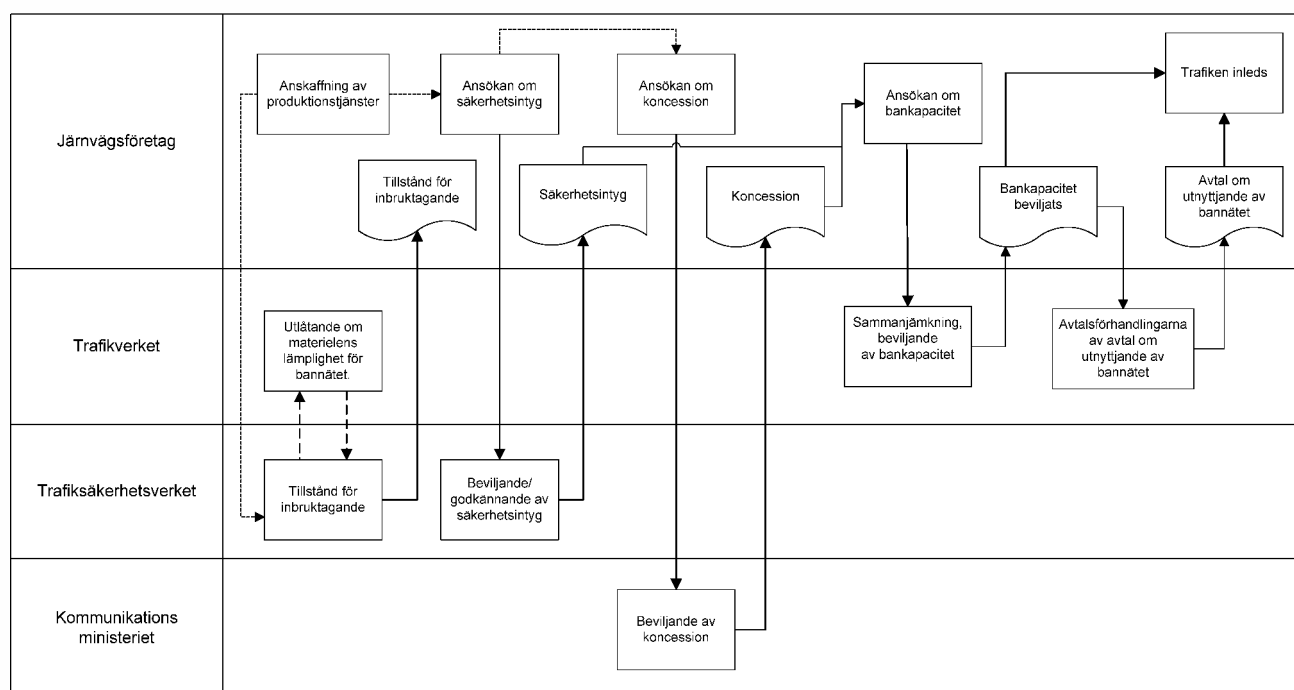
#### 2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

1. Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
2. Järnvägsföretaget skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.

3. Järnvägsföretaget har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som det behöver för sin trafik.
4. Järnvägsföretaget skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
5. De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen skall i övrigt uppfyllas.
6. Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild 2.

Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.



## Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. För museitrafikoperatörer krävs ett säkerhetsintyg som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Säkerhetsintyget beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. För att säkerhetsintyg skall beviljas krävs det att museitrafikoperatören har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel har godkänts av Trafiksäkerhetsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den behörighet som krävs för arbetet.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådskande bankapacitet. Trafikverket har utfärdat en föreskrift för operatörer av museitrafik som gäller handläggningen av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägslagens (304/2011) 76 §. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillståndet beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Un-

dantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Museimateriel kan trafikeras på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Trafiksäkerhetsverkets bestämelse om museitrafik (RVI/295/411/2008) finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

### 2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

1. ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik
2. ett järnvägsföretag som är dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) (VR-Group) har rätt att bedriva inhemsk persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Trafikverkets trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om utnyttjande av bannätet). Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under förutsättning att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Trafikverket.

### 2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tills vidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes skall tillställas kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag skall beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget har ett av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs kommunikationsministeriet.

### 2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Trafiksäkerhetsverket.

Om järnvägsföretaget har beviljats säkerhetsintygets del A i något annat land som ingår i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall det ansöka om säkerhets-

intygets B-del av Trafiksäkerhetsverket innan det kan börja utöva järnvägstrafik eller banhållning i Finland.

Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut skall företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Säkerhetsintyget omfattar två delar. Med A-delen godkänns säkerhetsledningssystemet och med B-delen de dokument och arrangemang som innehavaren av säkerhetsintyget tillställts för att uppfylla stadgade förutsättningar. Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Trafiksäkerhetsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- sökanden har ett kravenligt säkerhetsledningssystem
- sökanden påvisar att han uppfyller de regler och bestämmelser som gäller användningen av bannätet och som rör den del av bannätet där sökanden avser bedriva trafik eller trafikera och sökanden påvisar att han kan säkerställa att stadgandena och bestämmelserna följs
- sökanden påvisar att hans personalgrupper och underentreprenörers personalgrupper är utbildade och kompetenta till sina uppgifter i enlighet med vederbörliga bestämmelser [som gäller nätet];
- sökanden påvisar att hans rörliga materiel är sakenlig enligt bestämmelser [som gäller nätet] och att service och underhåll av hans rörliga materiel har ordnats på vederbörligt sätt.

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Trafiksäkerhetsverket avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Ärendet måste dock avgöras inom ett år från att ansökan lämnats även om alla nödvändiga uppgifter inte skulle ha levererats. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Verket kan revidera ett säkerhetsintyg eller dess del om stadgandena eller bestämmelserna som rör järnvägssystemets säkerhet ändras avsevärt. Om innehavaren av säkerhetsintyg ändrar karaktären eller omfattningen av sin verksamhet märkbart, skall han ansöka om att säkerhetsintyget godkänns på nytt till den del ändringen påverkar förutsättningarna för säkerhetsintyget.

### **2.2.5 Försäkringar**

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrangemang är tillräckligt omfattande skall man beakta verksamhetens karaktär och omfatt-

ning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs. Trafiksäkerhetsverket har gett en rekommendation gällande försäkringar.

## 2.3 Övriga villkor för tillträde till bannätet

### 2.3.1 Ramavtal

Trafikverket kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Trafikverket beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Trafikverket kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

### 2.3.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av bannätet (s.k. *access contract*) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dyliga tjänster är utnyttjandet av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt användningen av trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Trafikverket för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Trafikverket ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som fattats under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.



## 2.4 Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering

Anvisningarna om trafikering finns på Trafikverkets och Trafiksäkerhetsverkets webbsidor och föreskrifterna i Statens författningssamling Finlex.

## 2.5 Specialtransporter

Begränsningar som gäller specialtransporter behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar och i bilaga 6. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor.

Tillstånd för specialtransporter beviljas av Trafikcentralen på Trafikverket. Ytterligare information i Tekniska beskrivning av bannätet och bilaga 6.

## 2.6 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor.

## 2.7 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Trafiksäkerhetsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Trafiksäkerhetsverket har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För att fastställa eventuella begränsningar innan tillståndet beviljas begär Trafiksäkerhetsverket om ett utlåtande av Trafikverket beträffande materieltypens eller materiel-enhetens lämplighet för bannätet.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Trafiksäkerhetsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materiels skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Trafiksäkerhetsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Trafiksäkerhetsverket kan även registrera rörlig materiel för viss tid. Också sådan rörlig materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras

för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rörlig materiel skall antecknas uppgifter om rörliga materielens ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rörlig materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller den rörliga materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket delger närmare information om krav och andra frågor med anknytning till materiel.

Rörlig materiel, som endast används för banarbete, godkänns av Trafikverket från och med 1.1.2010. Om materielen i något skede används som tåg eller för växling, godkänns materielen av Trafiksäkerhetsverket.

## 2.8 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och kompetens som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter som trädde i kraft 1.1.2010 (1664/2009). Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsföretaget eller museitrafikoperatören tillställa Trafiksäkerhetsverket uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Trafiksäkerhetsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsföretaget (entreprenören) uppfyller de vederbörliga kompetenskraven.



(Bild: Markku Nummelin)

## 3 Bannätet

### 3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Trafikverket. Trafikverkets banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

### 3.2 Bannätets omfattning

#### 3.2.1 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät i början av tidtabellsperioden 2011 (bild 3) och i infrastrukturregistret (bilaga 1).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara
- Kiukainen–Säkylä
- Isokylä–Kellosekä

Underhållet upphört tillsvidare:

- Lautiosaari – Eljärvä

Eventuella ändringar meddelas på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster\\_yrkestrafik/beskrivning\\_bannat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat)

#### 3.2.2 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Trafikverket förvaltare av infrastrukturen.

Bilaga 3 uppdateras. Den uppdaterade bilagan publiceras på Finlands Trafikverkets webbsidor [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster\\_yrkestrafik/beskrivning\\_bannat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat)

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartiuss. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. Rysslandstrafiken utgör inte en del av den internationella trafiken inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR-Group Ab har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland.

## 3.3 Beskrivning av bannätet

### 3.3.1 Geografisk beskrivning

#### 3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 (kartan över bannätet) samt i infrastrukturregistret, bilaga 1.

#### 3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm.

De hastighetsrelaterade gränsvärdena för spårvidden framgår ur Trafiksäkerhetsverkets föreskrift Järnvägssystemets delsystem Infrastruktur (Traf/18888/03.04.02.00/2011). Föreskriften finns på Finlex

<http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/499001/>

#### 3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 (järnvägstrafikplatserna) och i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser).

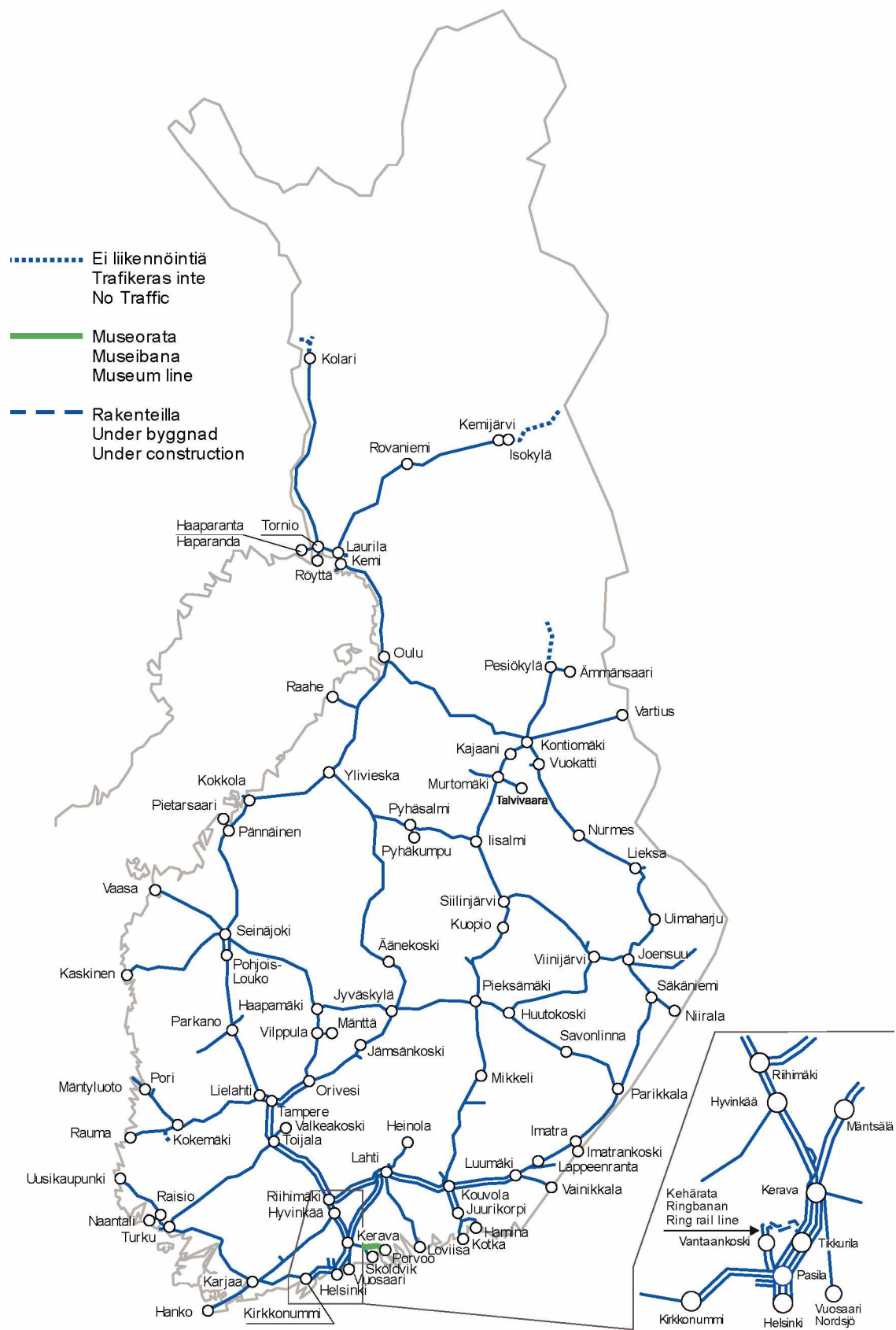


Bild 3. Statens bannnät i början av tiltabellsperioden 2013.



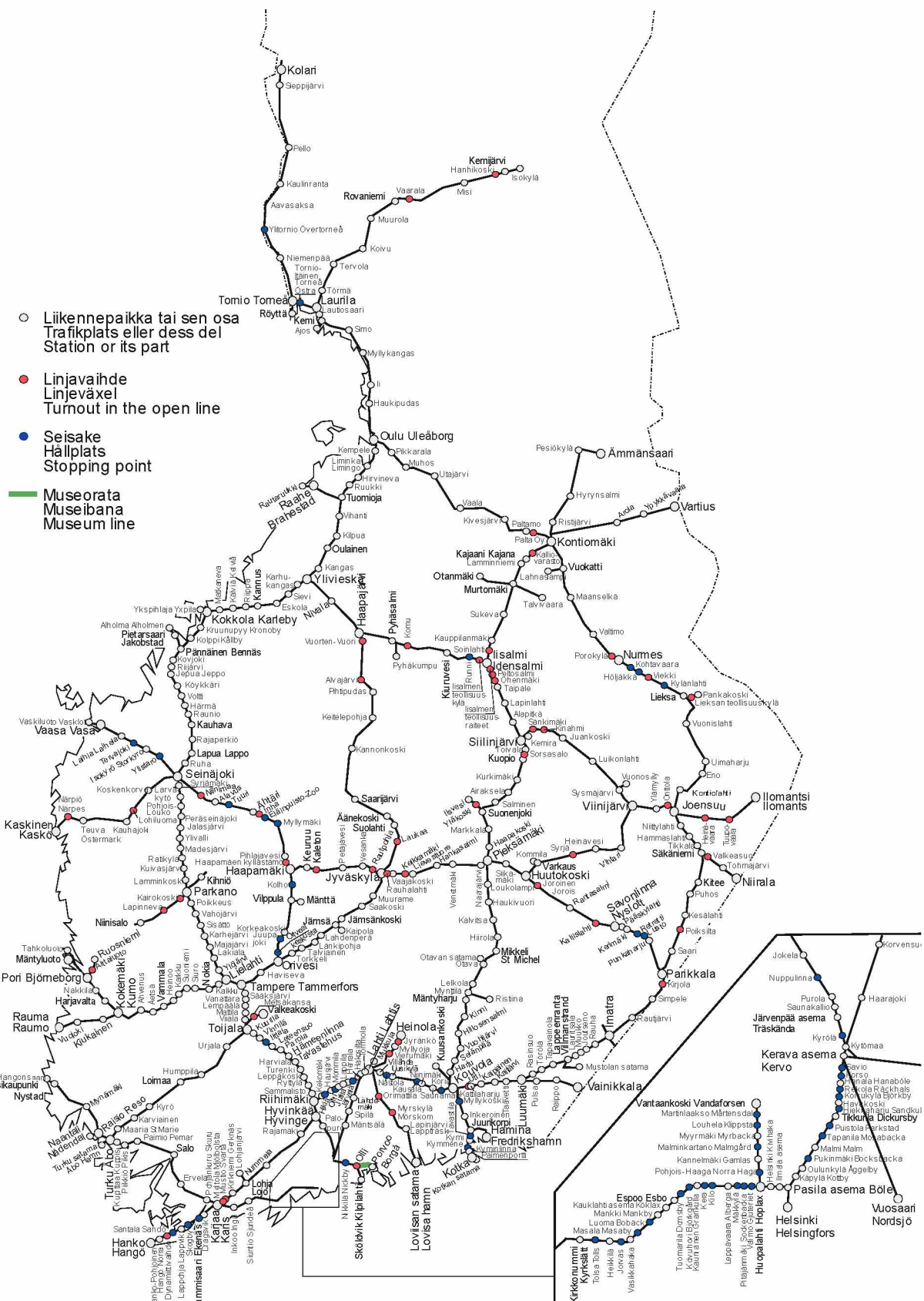


Bild 4. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2013.

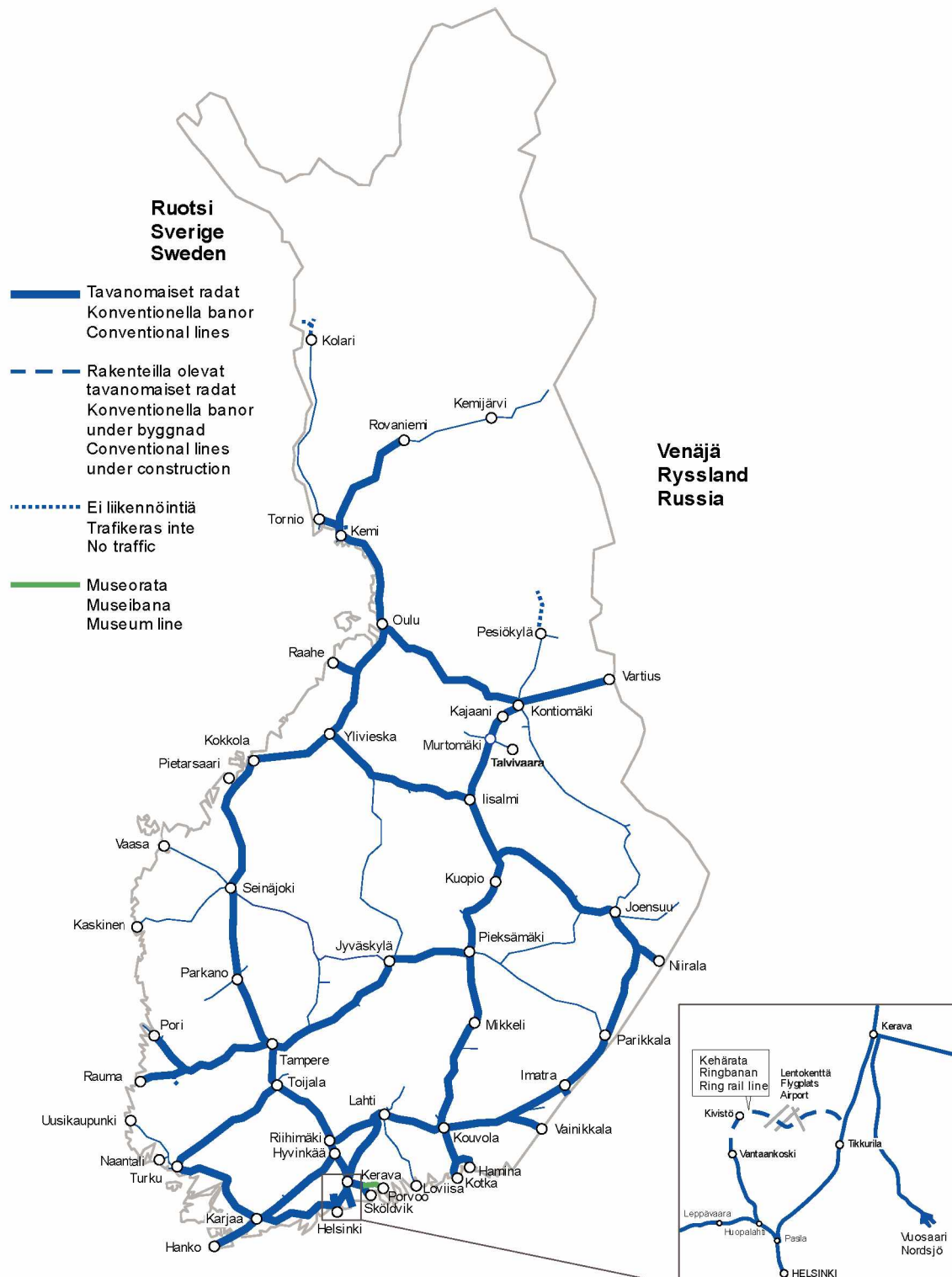


Bild 5. Europeiska bannätet i Finland (TEN-nät).



### **3.3.2 Bannätets egenskaper**

#### **3.3.2.1 Profilerna**

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU), bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO)

#### **3.3.2.2 Viktbegränsningar**

##### **Axeltrycken**

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck. I samma bilaga beskrivs axeltryck och -begränsningar för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.

##### **Metervikterna**

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m.

#### **3.3.2.3 Lutning**

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 20 mm/m. På enstaka platser är lutningen större. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Banavsnittens största lutning på en 1200 lång mätbas finns angiven i bilaga 1 (infrastrukturregister).

#### **3.3.2.4 Hastighet**

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck). redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg).

#### **3.3.2.5 Största tåglängder som används på banavsnitten**

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatser alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

#### **3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna**

Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna och återledningarna bildar en returkrets.

Vid kontaktledningens matningsstation finns skiljesektioner där den rörliga materielen inte kan ta ström. Vid den skiljesektionen skall ellokets eller eltågets huvudbrytare slås på. Vid den skiljesektionen får tåget inte stanna.

Kontaktledningens sicksack är max. 400 mm. Kontaktledningens höjd kan variera mellan 5600–6500 mm. Normalhöjden är 6150 mm. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret).

Kontaktledningens maximala strömmatningskapacitet för eldriven materiel är 350–800 A. Mängden materiel som samtidigt använder elkraft och dess placering i elmatningsområdet påverkar den tillgängliga strömmen.

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO).

### **3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation**

#### **3.3.3.1 Säkerhetssystemen**

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen).

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget. Blockering beskrivs i avsnitt 6 (Turvalitteet) i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO)

#### **3.3.3.2 Övervakningsanordningar för rullande materiel**

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet. Dessutom har en del av mätstationerna placerats nära de livligaste järnvägsknutarna. Mellanrummen mellan installationerna kan vara lite längre på banavsnitt vars högsta tillåtna hastighet är under 160 m/h. Anordningarna är installerade i spåret och för att de ska kunna fungera felfritt, måste den nedre ytan av den rullande materielens lagerboxar vara tillräckligt synlig i mätutrustningens riktning. I bilaga 7 finns det en karta över varmgångsdetektorernas placering.

Mätstationerna för hjulkraft har placerats både i närheten av de livligaste järnvägsknutarna och vid gränsstationerna för anslutningstrafiken österut. Utrustningen mäter den statiska och dynamiska belastningen som uppstår från hjulpar till räl. På basis av mätresultaten kan man konstatera överlast, obalans i lasten och vissa fel i hjulets löpcirkel. Utrustningen är installerad i spåret.

Kamerautrustningen som övervakar skicket på strömvtagarnas slitskenor på eldriven materiel är huvudsakligen installerad i broar som går över spåret. Övervakningspunkterna är placerade i närheten av järnvägsknutarna på så sätt att strömvtagarna som närmar sig stationen kan kontrolleras antingen manuellt eller automatiskt på basis av de bilder som utrustningen tagit.

Genom att utrusta rullande materiel med radiofrekvensidentifiering (RFID) är det möjligt att snabbt allokera övervakningsdata till rätt materielenhet och den som är underhållsskyldig.

### **3.3.3.3 Trafikledningens system**

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår.

På radiostyrda avsnitt ges sådana tåg som använder ATC avgångstillstånd som tal- eller flash-meddelande. Avgångstillståndet sänds till lokförarens GSM- eller GSM-R-telefon.

### **3.3.3.4 Kommunikationssystem**

I kommunikation mellan trafikledningen och trafikerarna samt banarbeten skall RAILI-nätet användas. En central del i RAILI-nätet är GSM-R-radionätet som är förenligt med EU:s tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i järnvägsnätet. GSM-R-radionätet täcker största delen av statens bannät. En del banavsnitt hamnar utanför RAILI-nätet. Detaljerade uppgifter om kvalitetsnivån finns på kartan till RAILI-nätets planeringsinstruktioner och i bilagan 13. Närmare information finns på Trafikverkets webbplats [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/gsm\\_r\\_verkko/peittoalue](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/gsm_r_verkko/peittoalue)

Om användningen av RAILI inte är möjligt på grund av tekniska störningar eller dålig hörbarhet i GSM-radionätet skall andra telefon- eller mobila kommunikationsnät användas. Störningar som förhindrar eller försvårar användningen samt alternativa kontaktuppgifter skall, i enlighet med de arbetsinstruktioner som gäller kommunikation, meddelas trafikledningen eller på motsvarande sätt tågens förare, växelförmännen och de personer som ansvarar för banarbetet.

Enligt Järnvägslagens 84 § får RAILI-nätet endast användas för kommunikation som gäller trafiksäkerheten. Trafikverket ska se till att tele- och radiokommunikationen inom järnvägstrafiken, datan från säkerhetsanordningar samt annan information som behövs för undersökning av olyckstillbud och olyckor upptas och förvaras så att den är skyddad mot obehörig insyn. Informationen ska förstöras när den inte längre behövs för sitt syfte. De behöriga myndigheterna får använda upptagningarna vid undersökning av olyckor och olyckstillbud.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar bestämmelser som gäller bl.a. trafikering och banarbete samt kommunikation. Gällande bestämmelser finns på Finlex <http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/499001/35181>

Trafikverket utfärdar bl.a. arbetsinstruktioner som kompletterar bestämmelserna om trafikledning, trafikering, banarbete och kommunikation. Gällande arbets-

instruktioner finns på Trafikverkets webbplats. Trafikledningens kontaktuppgifter finns på Trafikverkets extranetplats.

Information som avviker från det normala meddelas via ett system för förhandsinformation (ETJ) som Trafikverket upprätthåller samt genom trafikledningens meddelanden. Personerna som ansvarar för banarbetet och tågets förare skall under arbetets/färdens gång och på arbetsområdet/färden ha tillgång till gällande förhandsplaner samt trafikledningens kontaktuppgifter.

### 3.3.3.5 Övriga system

På de flesta större stationerna finns kameraövervakningssystem. Med hjälp av systemet kan trafikledarna följa med tågens rörelser, och Informationscentralen kan följa upp hur passagerarna rör sig på perrongen samt skicket på informationsutrustningen. Säkerhetscentralen kan använda systemet till att övervaka passagerarnas säkerhet och för att förebygga vandalism. Fastighetsservicen kan med hjälp av systemet följa upp perrongernas städighet och behovet av underhåll.

### 3.3.3.6 Automatisk tågkontroll

Automatisk tågkontroll (ATP) är ett system (ATP-system) som övervakar tågets hastighet.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägslagens (304/2011) 76 §. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillståndet beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

## 3.4 Trafikrestriktioner

### 3.4.1 Särskild bankapacitet

Trafikverket kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägsrutter för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. Trafikverket har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet.

### 3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav som framgår av Trafikverkets publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (LIMO). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 16 olika stäl-  
len i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000  
bruttoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 8.

### **3.4.3 Farliga ämnen**

#### **3.4.3.1 Transport av farligt gods på järnväg**

Transport och hantering av ämnen som klassificeras som farliga förutsätter att alla  
som deltar i verksamheten har en överensstämmande uppfattning om det transporte-  
rade godsets farliga egenskaper. För att undvika skador och mildra eventuella  
konsekvenser av skador har det utfärdats både nationella och internationella  
föreskrifter om transporten av farligt gods. I Finland tillämpas två olika internationel-  
la föreskrifter beroende på om vagnen är på väg västerut eller österut.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som  
sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar  
som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattensom-  
råden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och  
som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

Enligt statsrådets förordning skall järnvägsföretaget göra en säkerhetsutredning över  
de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. I förordning-  
en föreskrivs t.ex. följande: Trafiksäkerhetsverket bestämmer vilka bangårdar som  
skall genomgå en säkerhetsutredning. Trafikverket kan bestämma i vilken form säker-  
hetsutredningen skall genomföras. Trafikverket ansvarar för att samarbetet mellan de  
olika järnvägsföretagen fungerar i genomförandet av säkerhetsutredningen. Ett utlå-  
tande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömynd-  
igheterna. Säkerhetsutredningen lämnas till Trafikverket som vidarebefordrar den  
för godkännande. Trafiksäkerhetsverket skall godkänna planen.

#### **3.4.3.2 Trafiken i västlig riktning och inrikestrafiken**

Finland har anslutit sig till COTIF-konventionen (SopS 5/1985) som reglerar internat-  
ionell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna har inte anslutit sig till COTIF-  
konventionen.

I bihang B till COTIF-konventionen ingår bestämmelser om järnvägstransporter av  
farligt gods (RID). RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnväg-  
stransporter av farligt gods inom de stater som förbundit sig till COTIF-konventionen.  
För inrikes järnvägstransporter av farligt gods tillämpas de nationella förordningar  
med vilka RID-ramdirektivet (2008/68/EG) antagits i Finland.

Finlands interna bestämmelser är strängare än RID-bestämmelserna angående kon-  
struktionsmaterialets köldhårdighet i tankvagnar, tankcontainrar och plastbehållare. I  
inrikestrafiken är kravet på köldhårdighet för dessa förpackningar och tankar -40 °C  
(RID: -20 °C). Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav  
som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att be-  
gränsa utsläpp av bensinångor.

#### **3.4.3.3 Trafiken i östlig riktning**

För transporter på järnväg av farliga ämnen mellan Finland och Ryssland samt via Ryssland till OSS-länder och därifrån till Finland gäller bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar vilka ingår i bilaga nr 8 till transporttariffen i avtalet om samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar (FördrS 1/1948). (Bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar). För transporter på järnväg av farliga ämnen mellan Finland och Ryssland samt via Ryssland till OSS-länder och därifrån till Finland gäller bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar vilka ingår i bilaga nr 8 till transporttariffen i avtalet om samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar (FördrS 1/1948). (Bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar).

Förhandlingar har pågått i många år mellan Finland och Ryssland för att få till stånd ett nytt TFÄ-fördrag gällande transporten av farligt gods på järnvägarna mellan Finland och Ryssland. Bilagan till det nya TFÄ-fördraget grundar sig på bestämmelserna i bilaga II till SMGS-avtalet från 2009, som till stora delar motsvarar RID-bestämmelserna som ingår i COTIF-avtalet från 2009. Dessa bestämmelser tillämpas i EU-länderna.

#### **3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar**

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors–Åbo och Orivesi-Jyväskylä. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

I tunnelarna på Nordsjöbanan får endast godståg och materiel i anslutning till banarbete trafikera. Transportering av passagerare är förbjuden i tunnelarna på Nordsjöbanan. Godstågstrafik är tillåten endast med eldrift. Enskilda förflyttningar med dieseltåg är tillåtna.

I Savio tunnel måste det finnas en syrgasapparat i loket och i banarbetsmaskinen.

#### **3.4.5 Begränsningar som beror på broar**

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

#### **3.4.6 Övertunga transporter**

Tekniska beskrivningen av bannätet beskrivs axeltryck och -begränsningar för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.



## 3.5 Bannätets användbarhet

Andra begränsningar som påverkar trafiken än de som framställs i kapitel 3.4 framgår av Tekniska beskrivningen av bannätet och ett system för förhandsinformation (ETJ). Banarbeten som påverkar trafiken framgår av bilaga 11. Tekniska beskrivningen av bannätet finns på Trafikverkets webbplats

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/julkaisutoiminta/vaylatietoja>

Elbanans matningsstationer har begränsad kapacitet att mata effekt till kontaktledningen. Vid elektrisk överbelastning avbryts strömtillförseln automatiskt med ett kortvarigt elavbrott i kontaktledningen som följd.

## 3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (register över järnvägstrafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Trafikverkets underhåll.

## 3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar".

## 3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

### 3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

Alla rangerbangårdsspår är inte elektrifierade. Trafikverkets bandataenhet delger vid behov information om elektrifierade spår.

Användningen av rangerbangårdar kan bli avgiftsbelagd. Om möjliga förändringar informeras på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster\\_yrkestrafik/beskrivning\\_bannat](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat).

### 3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Endast trafikoperatörer och entreprenörer får låta vagnar stå på uppställningsspåren. Trafikverket definierar uppställningsspåren.



### 3.8.3 Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt. Användningen av service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

Tillgången på service- och underhållstjänster i huvudstadsregionen har förbättrats. På bangården i Ilmala finns det sammanlagt 12 underhållsspår i driftsberedskap samt ett nytt säkerhetsanordnings- och styrsystem att tillgå.

### 3.8.4 Bränsletankningsplatser

Trafikverket äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

### 3.8.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) skall överenskommas med innehavaren av anordningarna. Trafikverket erbjuder inte sådana anordningar till järnvägsföretagens bruk. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

## 3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplanerna för bannätet presenteras i Trafikverkets verksamhets- och ekonomiplan för åren 2013–2016, som publiceras i februari 2012. Under VEP-perioden satsar man på att förnya överbyggnaden och förbättra trafikstyrningens säkerhet och flexibilitet på bangårdarna med hjälp av ny automationsteknik. Överbyggnaden förnyas på banavsnitten Lielähti–Kumo, Pieksämäki–Kuopio och Hopsax–Vandaforsen. Trafikstyrningens säkerhetsanordningar förnyas i Kuopio och i slutet av VEP-perioden även i Joensuu.

Gamla fjärrstyrningssystem förnyas mellan Seinäjoki och Ylivieska. Dessutom börjar man förnya fjärrstyrningen på banavsnittet Parikkala–Joensuu. Utvecklingsprojekten under VEP-perioden omfattar bl.a. förbättringen av servicenivån på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg samt Ilmala, Mellersta Böle, Ringbanan, dubbelspåret mellan Karleby och Ylivieska och elektrifieringen av banavsnittet Rovaniemi–Kemijärvi.

Regeringens trafikpolitiska redogörelse publiceras i april 2012. I redogörelsen tar man ställning till kommande nya utvecklingsprojekt.



(Bild: Pertti Tapola)

## 4 Tilldelning av bankapacitet

### 4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet), järnvägslagen (304/2011) och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet (413/2011).

### 4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Trafikverket för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

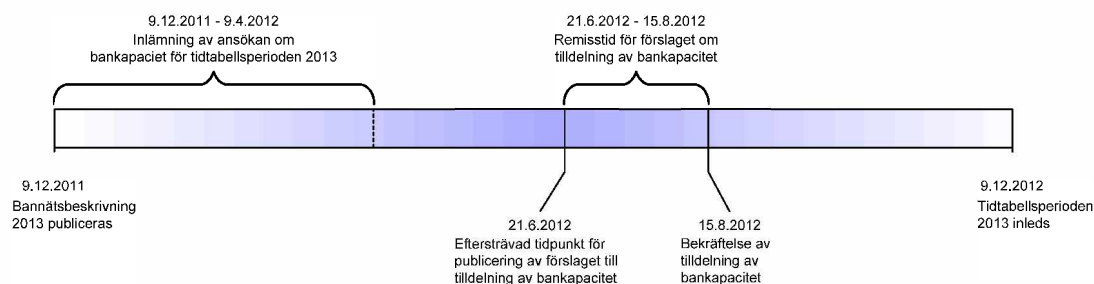


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

#### Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen (304/2011) och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplanperiod och ansökan om bankapacitet (413/2011). För precisering av lagen och förordningen har Trafikverket utarbetat en anvisning för ansökning av bankapacitet. Anvisningen finns att tillgå vid Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledning. Samma information finns också på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/ratakapasiteetin\\_hallinta/liike](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta/liike).

Ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik, ad hoc-ansökan och ändringsansökningar för den regelbundna trafiken ska göras i datasystemet LIIKE. För produktionen av information om ansökt bankapacitet (=tåg) för tidtabellsperioden kan man förutom LIIKE också använda gränssnitt som definierats av Trafikverket. Ytterligare information om kraven på gränssnittet och anslutningen finns att få på Trafikverket. Ett exempel på kommersiellt system som uppfyller de ifrågavarande kraven på gränssnittet är den finska versionen av programmet Viriato för planering av tidtabeller. Tidtabeller som planerats med detta program kan anslutas till ansökan om bankapacitet som görs via LIIKE.

För att säkerställa att de tågtidtabeller som planerats för ansökning av bankapacitet är enhetliga, skall sökandena använda bakgrundsfakta som Trafikverket publicerat för planering av tidtabeller. Trafikverket upprätthåller dessa uppgifter på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/liikennesuunnittelu/aikataulujen\\_laadinta](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/aikataulujen_laadinta)

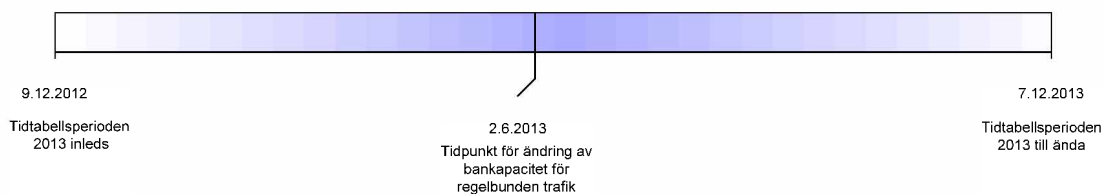
Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

#### 4.2.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2013 inleds den 9.12.2012 och slutar den 7.12.2013. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2014 den 8.12.2013 och slutar den 13.12.2014. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

Besluten om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring kan infalla i tidtabellsperiodens början och klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag det veckoslut som följer avslutningen av skolläsåret. Utöver de ovan nämnda tidpunkterna kan Trafikverket av särskilda skäl besluta om andra tidpunkter för ändring. Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen har praxis varit att tidpunkterna för ändring inom den regelbundna trafiken har skett med sex veckors mellanrum i genomsnitt. Trafikverket meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik. Besluten om tidpunkterna för ändring publiceras även på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/liikennesuunnittelu/muutokset\\_saannolliseen](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/muutokset_saannolliseen)



*Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2013.*

Om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik skall ansökas senast fyra veckor före tidpunkten för ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Om ändringstidpunkten infaller på en heldag skall ansökan lämnas in den första vardagen efter helgen.



#### 4.2.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Sökande av bankapacitet kan hos Trafikverket ansöka om bankapacitet oberoende av de fastställda tidsfristerna, om den sökande omgående behöver bankapacitet tillfälligt för en eller flera järnvägslinjer. Om brådskande bankapacitet kan ansökas för tiden mellan ändringstidpunkterna efter det att ansökningstiden för tidpunkten för ändring av bankapaciteten har löpt ut. För museitrafik kan bankapacitet ansökas om tidigast fyra månader före planerad trafik. Trafikverket delger då sitt svar på ansökan om bankapacitet inom fem vardagar efter att ansökan lämnats in. Närmare ansökningsinstruktioner finns på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/ratakapasiteetin\\_hallinta/liike](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta/liike)

### 4.3 Tilldelning av bankapacitet

#### 4.3.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Trafikverket upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Förvaltarna av det europeiska bannätet har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Trafikverket kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioriteringsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Trafikverket ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har tillkännagivits, dvs. efter att tidtabellsförslaget har publicerats i LIIKE-systemet. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras på Trafikverkets webbplats

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/ratakapasiteetin\\_hallinta/liike](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/ratakapasiteetin_hallinta/liike)

#### Samordningsförfarandet avseende bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Trafikverket ansökningarna om bankapacitet mellan sökandena. Trafikverket kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Trafikverket för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioriteringsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Trafikverket avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

#### **Bekräftande av förslaget till tilldelning av bankapacitet**

Trafikverket skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket skall samtidigt ta särskild hänsyn till passage- rar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet skall även beaktas den prioritetsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

#### **Beviljande av brådskande bankapacitet**

Trafikverket beviljar brådskande bankapacitet efter ansökan (s.k. ad hoc-ansökan), om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte specialbestämmelserna i järnvägslagen föranleder annat, skall brådskande bankapacitet beviljas den första sökanden.

#### **4.3.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet**

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet (Trafiksäkerhetsverket) söka rättelse i Trafikverkets beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se kap. 1.4.3).

#### **4.3.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning**

##### **Prioritetsordningens trafikpolitiska grunder**

I regeringens trafikpolitiska redogörelse till riksdagen av den 27.3.2008 redogörs för Finlands trafikpolitiska riktlinjer. Trafikpolitikens största utmaning är att stävja klimatförändringen. Genom att gynna kollektivtrafik och miljövänliga person- och godstrafikformer strävar man efter att främja de klimatmål som ställs på trafiken. Ett annat viktigt mål är att främja Finlands logistiska konkurrenskraft genom att skapa förutsättningar för välfungerande och kostnadseffektiva transporter.

Med spårtrafik kan man energieffektivt och miljövänligt transportera stora mängder passagerare. Det effektiva trafiksystem som spårtrafiken baserar sig på bidrar till en enhetligare samhällsstruktur och regionstruktur i stora stadsregioner och i landet som helhet. Spårtrafikens popularitet kan säkerställas genom att passagerarna erbjuds snabba, regelbundna och exakta tågförbindelser med hjälp av ett trafiksystem som baserar sig på fasta tidtabeller. För att detta system skall fungera krävs det att man på de fullsatta banorna prioriterar snabba persontåg och fjärrtåg i förhållande till annan trafik. I lokaltrafiken skall närtåg prioriteras högre än tåg som stannar med täta mellanrum. Det är även viktigt att säkerställa de snabbgående tågens funktion i den internationella östtrafiken, där persontrafiken har en betydande tillväxtpotential. Med tanke på klimatutvecklingen är det viktigt att en stor del av denna tillväxtpotential styrs till miljövänlig spårvägstrafik i stället för till konkurrerande flyg och landsvägstrafik.

Med tanke på godstrafikens miljöpåverkan och Finlands logistiska konkurrenskraft är det viktigt att främja utvecklingen av järnvägstransporternas konkurrenskraft inom basindustrins produkt- och råvarutransporter. Genom att prioritera godståg på de belastade banorna kan man påverka järnvägstransporternas konkurrenskraft samt antalet av och längden på de icke-kommersiella stopp som godstågen gör på banlinjen samt godstågens väntetider på trafikplatserna. Sådana onödiga fördröjningar ökar transporternas kostnader i och med att materiel- och personalrotationen blir långsammare. Onödiga uppehåll ökar också trafikens energiförbrukning och utsläpp. De logistiska fördelar som uppnås genom att man prioriterar godstågen är betydande i fråga om regelbundna och kontinuerliga transporter av heltåg och vagnsgrupper i anknytning till noggrant styrda processer inom industrin. I oregelbunden trafik innebär prioriteringen av tåg inte så stora besparingar.

Betydande nya potentialer inom järnvägstransporterna är långväga, tunna godsströmmar som nuförtiden sköts huvudsakligen som landsvägstransporter. Det är möjligt att flytta över dessa transporter till järnvägarna om man skapar konkurrenskraftiga verksamhetsmöjligheter för kombinerade transporter. Detta förutsätter att det erbjuds tidtabellsmässiga lämpliga, snabba och punktliga godstransporttåg för transporter av släpvagnar och containrar. På de belastade banorna kräver det en hög prioritering av tåg framom annan trafik.

#### **Prioritetsordning som tillämpas i Finland**

Trafikverket beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Trafikverket kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.



Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet <sup>1</sup>
2.a	Snabb passagerartrafik <sup>2</sup>
2.b	Transport som är bunden till industriella processer <sup>3</sup>
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik <sup>4</sup>

#### Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Trafikverket kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

## 4.4 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs i enlighet med järnvägslagen ett säkerhetsintyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket, om trafikeringen sker som tåg eller växlingsarbete. Säkerhetsintyget beviljas mot ansökan för högst fem år åt gången. För beviljande av säkerhetsintyget förutsätts att den som bedriver banhållningsrelaterad trafikverksamhet har tillräcklig ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, att dess materiel är godkänt av Trafiksäkerhetsverket och att personerna som trafikerar har sådan kompetens som krävs för sina uppgifter. Ansökan om den bankapacitet som krävs för trafikering görs i LIIKE-systemet. I TURO finns särskilda direktiv för maskiner som används för banhållning på bannätet och för personer samt företag som arbetar med trafiksäkerheten.

<sup>1</sup> Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.

<sup>2</sup> Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.

<sup>3</sup> Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

<sup>4</sup> Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör bilaga 11 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellsperioden 2013 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga arbetspassen ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Efter att Beskrivningen av bannätet publicerats upprätthåller Trafikverket uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellsperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta

[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen\\_palvelut/rataverkolla\\_liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/rataverkolla_liikennointi/liikennesuunnittelu/ratatyot).

Före inledningen av följande tidtabellsperiod, det vill säga för tidtabellsperioden 2013 i december 2012, fattar Trafikverket särskilt beslut om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga arbetspassen i samband med dem

Efter beslutet kan uppkomna arbetspass i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga arbetspass som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna skall den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta Trafikverkets trafikplanerare och i enlighet med Trafikverkets arbetspassbeslut komma överens om arbetspasset i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

Innan ett arbete inleds i det överenskomna arbetspasset skall den som utför arbetet ha beviljats bankapacitet, ha tillstånd för att utföra banarbete och vid behov även för spänningsavbrott.

## 4.5 Outnyttjad bankapacitet

Trafikverket har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad det nedan definierade tröskelvärde förutsätter. Tröskelvärde för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelvärde för minsta utnyttjande 95 %.

Trafikverket får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Trafikverket återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

## 4.6 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex <http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/499001/35181> och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>. De övriga anvisningarna finns på Tekniska beskrivning av bannätet på Trafikverkets webbplats

<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/julkaisutoiminta/vaylatietoja>.

Trafikverket beviljar specialtillstånden.

## 4.7 Åtgärder i händelse av störningar

### 4.7.1 Principer

Trafikverket har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Trafikverket skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Trafikverket är emellertid inte skyldigt att ersätta den som innehar bankapacitet för eventuell skada, såvida man inte avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

Ersättningar i anslutning till störningar behandlas i stycke 6.4 (Incitamentssystem för bästa möjliga utförande).

### 4.7.2 Instruktioner

Trafikverket fastställer reglerna för hanteringen av störningssituationer järnvägsföretagen emellan. Ytterligare information finns i Trafikverkets publikation, Handbok för järnvägstrafik, på Trafikverkets webbsidor

[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ohje\\_2011\\_rautatieliikenteenohjauksen\\_kasikirja\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ohje_2011_rautatieliikenteenohjauksen_kasikirja_web.pdf).

Trafikcentralen på Trafikverket löser störningssituationerna inom järnvägstrafiken och ger handledning i hur man skall agera i störningssituationer. Trafikverket fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningar försöker man förhandla på det sätt Trafikverket anvisat

### 4.7.3 Sannolika situationer

I störningssituationer förfar man enligt de anvisningar som ges av Trafikcentralen på Trafikverket.

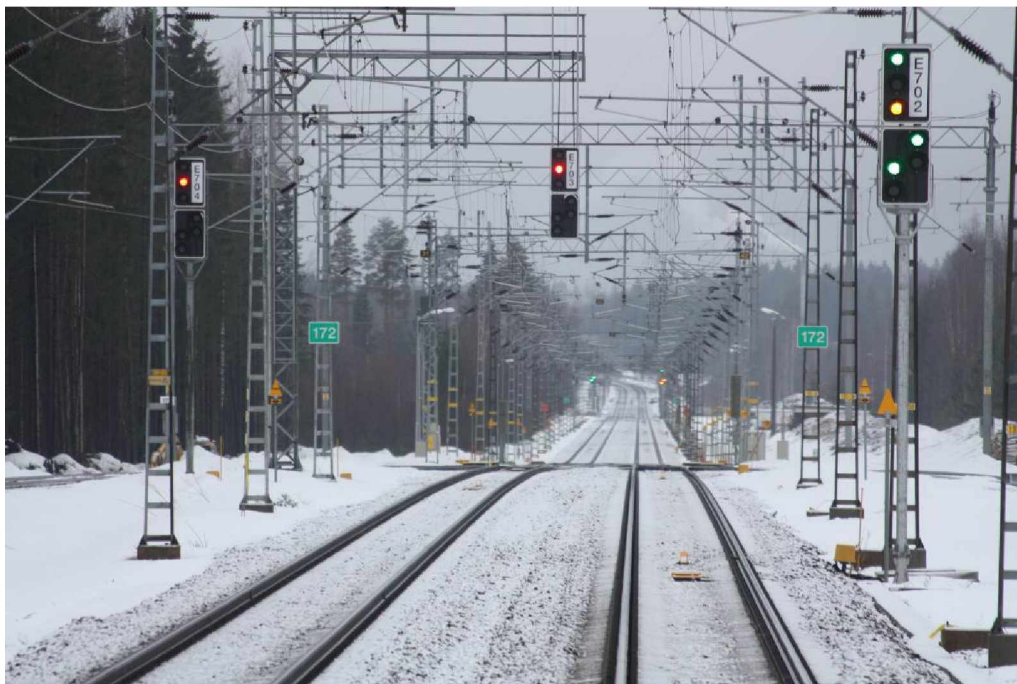
### 4.7.4 Osannolika situationer

Trafikverket, järnvägsföretagen och banhållningsföretagen är skyldiga att förbereda sig för olyckor som kan ske på järnvägarna inom deras bransch och verksamhetsområde. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. Ansvaret för olyckorna fastställs i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik och skadeståndslagen.

Trafikverket skall vara berett på att snabbt återställa banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Trafikverket överenskommer om saken i samband med ingående av underhållsavtal.



Kommunikationsministeriet ger föreskrifter om och övervakar hur de olika aktörerna på järnvägssektorn förberett sig för olyckor och undantagssituationer.



(Bild: Markku Nummelin)

## 5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

### 5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (304/2011).

Statsrådets förordning om tjänster som erbjuds järnvägsoperatörerna är under beredning. I registret över järnvägstrafikplatser som finns i bannätsbeskrivningen (bilaga 2) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Trafikverket eller någon annan.

### 5.2 Tjänster som Trafikverket erbjuder

Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. Trafikverket erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 12).

Trafikledningen för växlingsarbeten är avgiftsbelagd. Denna tjänst ingår inte i banavgiften.

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till Trafikverkets elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. Trafikverket erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. Trafikverket står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

Trafikverket kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som Trafikverket förfogar över. Användningen av Trafikverkets tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

### 5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inklusive spårförbindelse till en annan aktör som bedriver järnvägstrafik, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte i annat fall kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.



Sådana tjänster kan utgöra bl.a. användningen av följande tjänster:

- företagets elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rörlig materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rörlig materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafiksäkerhetsuppdrag



(Bild: Markku Nummelin)

## 6 Banavgiften

### 6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (304/2011), i banskattelagen (605/2003) och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (1084/2009).

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

### 6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet skall ändras. Den grundläggande principen är fortfarande att Trafikverket skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgifter enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I miljöavgiften kan man beakta de kostnader som uppstår av tågets miljöpåverkan. Tilläggsavgift kan uppbäras för att fullständigt täcka kostnaderna som uppkommit i samband med användningen av infrastrukturen. För banavsnittet Kervo–Lahtis uppbärs dessutom investeringsskatt till 31.8.2021 för att täcka de långsiktiga investeringskostnaderna.

### 6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften.

<b>Grundavgiften</b>	Godstrafik 0,1350 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1308 cent/bruttotonkilometer
<b>Banskatten</b>	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
<b>Investeringsskatt (gäller banavsnittet Kervo –Lahtis)</b>	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

## 6.4 Incitamentssystem för bästa möjliga utförande

För att främja en effektiv användning av bannätet och punktlig järnvägstrafik samt för att minska driftsstörningar orsakade av järnvägstrafiken och banhållningen, uppmanas järnvägsoperatörerna och Trafikverket att begränsa de störningar deras verksamhet ger upphov till och att förbättra användningseffektiviteten av bannätet med ett incitamentssystem.

Järnvägsoperatören skall betala ersättning till Trafikverket, om järnvägsoperatörens trafik avsevärt avviker från den beviljade bankapaciteten av en orsak som beror av honom och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. Trafikverket skall betala ersättning till järnvägsoperatören om tillgängligheten till bannätet på grund av trafikstörningar som beror av Trafikverket avviker avsevärt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. I användningsavtalet för bannätet överenskomms grunderna för ersättningarna och själva ersättningarna.

## 6.5 Ändringar av banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. På sin webbplats redogör Trafikverket för principerna för gällande banavgiftssystemet och banavgiftens storlek.

## 6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Trafikverket enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts:

Trafikverket  
Administrations avdelning  
PB 33  
FI-00521 HELSINGFORS

Trafikverket förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

## Index

- Ad hoc -ansökan ..... 14, 29-31  
Ansökan om bankapacitet ..... 16, 29-30  
Avtal om utnyttjande av bannätet .. 14-16  
Axeltrycken ..... 23, 112-118  
Banarbeten ..... 7, 33, 129-131  
Banavgift ..... 37  
Bannätet ..... 19-28  
Bannätets egenskaper ..... 23  
Banskatt ..... 37  
Brådskanie bankapacitet ..... 14, 29-30  
Elektrifiering ..... 23, 27, 120  
Farliga ämnen ..... 25-26, 34  
Förslag till fördelning av bankapacitet ..... 31  
Förutsättningar för tillgång till bannätet ..... 13-18  
Gränsstationer ..... 19, 100  
Hastighet ..... 23, 105, 112-119  
Järnvägslinjerna ..... 19, 20, 39-44  
Kommunikationsministeriet ..... 7-8, 15, 26, 35  
Koncession ..... 11, 13, 14-16  
Lutning ..... 23  
Metervikterna ..... 23  
Miljöskydd ..... 25  
Museitrafik ..... 11-14, 16, 18  
Olyckor ..... 24, 30-33, 34-35, 101, 103  
OSS-verksamhet ..... 9  
Prioritetsordning för bankapacitet ..... 32-33  
RAILI ..... 24-25, 139  
RailNetEurope ..... 9-11  
Ramavtal ..... 16  
Regleringsorgan ..... 6-7, 31  
Spårvidd ..... 19  
Störningar ..... 25, 34, 38, 132  
Säkerhetsintyg ..... 6, 13-16, 18, 33-34  
Säkerhetssystemen ..... 24, 27, 121-126  
Särskild bankapacitet ..... 6, 25  
TEN-nätet ..... 22  
Tidtabellsförslag ..... 31  
Tidtabellsperiod ..... 3, 6-7, 29, 33  
Tilldelning av bankapacitet ..... 29-35  
Tjänster ..... 36  
Trafikbegränsningar .. 17, 25-26, 126-128  
Trafikledning 12, 24-25, 27, 36, 40-70, 131  
Trafikplatser ..... 21, 41-100  
Trafiksäkerhetsverket ..... 6-8, 11, 13-15, 17-18, 24-25, 31, 33-34, 109  
Trafiksäkerhetskommunikation .. 24-25  
Utvecklingsplaner för bannätet ... 27-28  
Överbelastad bankapacitet ..... 6, 31-33, 41

## Infrastrukturregister

### Anteckningar:

On	"ja"
—	"nej"
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATP	Automatisk tågkontroll

### Kolumnerna i tabellen:

**Knutpunkt i bannätet** – trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.

**Banans längd** utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.

**Största lutning** anger den största lutningen på ett 1200 meter långt avsnitt.

**Elektrifieringssystem** anger elektrifierade bansträckor.

**Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka** anger vilka bansträckor som är försedda med automatiskt signalsystem.

**Automatisk tågkontroll** anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.

**ERTMS** anger huruvida bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.

**ATC-kodning av lutande tåg** anger vilka bandelar som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.

**Radiosystem** anger digital (GSM-R) kommunikationsutrustning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.



Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Helsinki asema	Kerava asema	29	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Lohja	64	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lohja	Karjaa	35	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lohja	Lohjanjärvi	4	15,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Helsinki asema	Huopalahti	6	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Vantaankoski	9	11,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Karjaa	Turku asema	107	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Turku asema	Turku satama	3	7,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Turku asema	128	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Tampere asema	40	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Turku asema	Raisio	8	7,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Raisio	Naantali	6	9,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokemäki	Kiukainen	13	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kiukainen	Rauma	34	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kokemäki	Pori	38	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Ruosniemi	8	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lielähti	Parkano	69	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Niinisalo	Parkano	42	10,0	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihniö	17	9,5	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki asema	84	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	—	—	—	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	AC2	—	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	—
Mynttilä	Otava	20	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Otava	Pieksämäki asema	86	11,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Savonlinna	75	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	—	—	—	—	—	—
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Varkaus	Kommila	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uimaharju	Liekka	54	11,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Liekka	Pankakoski	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Liekka	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Suonenjoki	Isivesi	6	10,0	—	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Siilinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	—	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kontiomäki	Vartius	95	11,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kontiomäki	Pesiökylä	74	12,0	—	—	—	—	—	—
Pesiökylä	Ämmänsaari	18	12,0	—	—	—	—	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Vilppula	Mänttä	8	5,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Seinäjoen asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Seinäjoen asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Vaasa	75	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Iisalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihe	63	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Haapajärvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Pännäinen	101	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Tuomioja	Raahe	28	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Raahe	Rautaruukki	9	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Oulu asema	Kemi	105	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemi	Ajos	9	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Kemi	Laurila	7	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Tornio asema	19	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemijärvi	Isokylä	7	5,5	—	—	—	—	—	—
Isokylä	Kellosoelkä	72	12,5	—	—	—	—	—	—
Tornio asema	Tornio-raja	3	4,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Tornio asema	Röyttä	8	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Tornio asema	Kolari	183	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Viinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Murtomäki	Talvivaara	24	12,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R

## Register över järnvägens trafikplatser

### Teckenförklaringar

( ) i perrongkolumnerna	Trafikverket underhåller ej perrongen
K	Ja
Y	Ja, privat
K i trafikledningskolumnerna	Fjärrstyrd
M i trafikledningskolumnerna	Manuell

### Kolumnerna i tabellen:

**Bränsle** anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

**Det andra namnet** är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.

**Dimensionerande spårlängd** anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.

**Godstrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka godstrafik.

**Km Helsingfors** anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla element på banan upprättats.

**Kommun** är den kommun där trafikplatsen är belägen.

**Kortaste och längsta perronglängd** anger persontrafikperrongernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den perrong som det stannar vid. Om perrongens längd står inom parentes ( ), betyder det att perrongen inte underhålls av Trafikverket och att trafikeringen sker på trafikutövers ansvar.

**Lastning i samma plan** anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.

**Lyftkran** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

**Möjlighet till växlingsarbete** anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.

**Perrong i ändan av banan** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).

**Perronghöjd** anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.

**Persontrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka persontrafik.



**Privata spåranläggningar** anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom Trafikverket) ägo eller administration.

**Sidoperrong** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta perronglängden på trafikplatsen.

**Tillgång till elström** anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.

**Trafikledning** anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.

**Trafikplatsens namn** är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahvenus		Ahv	270+960	Lielähti-Kokemäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K		
Aittaluoto		Atl	328+220	Pori-Ruosniemi	Pori		K	K
Ajos		Ajo	867+100	Kemi-Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Pieksämäki-Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv	373+445	Orivesi-Seinäjoki	Alavus	K		K
Alholma	Alholmen	Alh	532+570	Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari		K	K
Alvajärvi		Avi	551+033	Äänekoski-Haapajärvi	Pihtipudas			K
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki-Vartius-raj	Hyrynsalmi	K		K
Dragsvik		Dra	171+180	Karjaa-Hanko	Raasepori	K		
Dynamiittivaihe		Dmv	199+185	Karjaa-Hanko	Hanko		K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautiosaari-Elijärvi	Keminmaa		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz	338+751	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno	660+170	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv	118+777	Helsinki-Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela	603+762	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo	20+600	Helsinki-Turku satama	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpj	649+205	Iisalmi-Ylivieska, Äänekoski-Haapajärvi	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+460	Pieksämäki-Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen kylä		Hmk	304+940	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk	300+235	Haapamäki-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava-Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt	119+540	Kerava-Hakosilta, Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi	56+737	Olli-Porvoo	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+626	Juurinkorpi-Hamina	Hamina	M	K	K
Hammassalahti		Hsl	602+199	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki-Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs	269+655	Uusikaupunki-Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi			K
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä-Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
<b>HANKO</b>		<b>Han</b>	–	<b>Karjaa-Hanko</b>	<b>K</b>			
Hanko asema	Hangö	Hnk	207+119		Hanko		K	K
Hanko tavar		Hnkt	206+350		Hanko			K
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp	205+935		Hanko			
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki-Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviala		Hrv	99+456	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu-Laurila	Haukipudas	K		K
Haukivuori		Hau	344+437	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
<b>HAUSJÄRVI</b>		<b>Hjr</b>	–	<b>Riihimäki-Kouvola</b>	<b>K</b>			
Hausjärvi tavar		Has	85+765		Hausjärvi			K
Oitti		Oi	86+809		Hausjärvi			
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere-Jyväskylä	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha	167+607	Lahti-Heinola	Heinola	M	K	K
Heinoo		Hno	237+965	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu-Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv	468+143	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
<b>HELSINKI</b>		<b>Hel</b>	–	<b>Helsinki-Turku satama, Helsinki-Riihimäki</b>	<b>M</b>			

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Helsinki asema	Helsingfors	Hki	0+159		Helsinki			K
Pasila alapiha		Psla	3+193		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Psl	3+230		Helsinki			
Pasila autojuna-asema		Pau	4+200		Helsinki			
Ilmala asema		Ila	4+434		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk	4+701		Helsinki			
Pasila tavana		Pst	4+748		Helsinki		K	K
Ilmala ratapiha		Ilr	4+950		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp	5+685		Helsinki			
Oulunkylä	Äggelby	Olk	7+399		Helsinki		K	
Herrala		Hr	115+790	Riihimäki–Kouvola	Hollola			
Hiekkaharju	Sandkulla	Hkh	17+109	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Hirola		Hir	318+957	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi		K	
Hillosensalmi		Hls	233+344	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Hinthaara	Hindhår	Hh	52+150	Oli–Porvoo	Porvoo			
Hirvineva		Hvn	715+500	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		K
Humpila		Hp	188+776	Toijala–Turku	Humppila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Helsinki–Turku satama, Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko	406+988	Pieksämäki–Joensuu, Huutokoski–Savonlinna	Joroinen	K	K	
Hyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki–Ämmänsaari	Hyrynsalmi	M		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Helsinki–Riihimäki, Hyvinkää–Karjaa	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	HL	107+559	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härmä		Hm	472+940	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K
Höjäkkä		Höl	765+261	Joensuu–Nurmes	Nurmes		K	K
Ii		Ii	789+165	Oulu–Laurila	Ii	K		K
Iisalmen teollisuus		Itk	553+182	Iisalmi–Ylivieska	Iisalmi		K	
Iisalmen teollisuus	Keveli	Itr	548+611	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Iisalmi	Idensalmi	Ilm	550+371	Iisalmi–Ylivieska, Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iisvesi		Isv	420+124	Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki		K	K
Iittala		Iita	129+253	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Ilomantsi	Ilomants	Ilo	695+203	Joensuu–Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
<b>IMATRA</b>		<b>Ima</b>	<b>326+542</b>	<b>Kouvola–Joensuu, Imatra tavana–Imatrankoski-raja</b>	<b>Imatra</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
Imatra asema		Imr	323+977		Imatra			
Imatra tavana		Imt	326+542		Imatra		K	K
Imatrankoski		Imk	331+267		Imatra		K	K
Pelkola		Pa	335+672		Imatra		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra tavana–Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In	341+367	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Inkeroinen		Ikr	212+842	Kouvola–Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	Iko	70+620	Helsinki–Turku satama	Inkoo	K		K
Isokangas		Isg	431+759	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano		K	
Isokylä		Ikä	1062+829	Kemijärvi–Kellosoelkä	Kemijärvi	M	K	K
Isokyrö	Storkyro	Iky	447+488	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		Jal	309+871	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		K
<b>JOENSUU</b>		<b>Joe</b>	<b>–</b>	<b>Pieksämäki–Joensuu, Kouvola–Joensuu, Joensuu–Ilomantsi, Joensuu–Nurmes</b>	<b>Joensuu</b>	<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
Joensuu Sulkuhahti		Sul	622+650		Joensuu		K	K
Joensuu Peltola		Plt	623+540		Joensuu			K
Joensuu asema		Jns	624+313		Joensuu		K	K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Jokela		Jk	47+937	Helsinki–Riihimäki	Tuusula	K		K
Joroinen	Jorois	Jor	414+617	Huutokoski–Savonlinna	Joroinen			K
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts	305+826	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Kemijärvi–Kellosele	Kemijärvi	M		K
Juankoski		Jki	532+005	Siilinjärvi–Viinijärvi	Juankoski	K	K	K
Jutila		Jut	94+620	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi–Seinäjoki	Juupajoki			
Juurikorpi		Jri	224+898	Kouvola–Kotka, Juurikorpi–Hamina	Kotka	K		
Jyränkö		Jyr	165+774	Lahti–Heinola	Heinola		K	
Jyväskylä		Jy	377+435	Jyväskylä–Pieksämäki, Haapamäki–Jyväskylä, Jyväskylä–Äänekoski, Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs	284+084	Jämsä–Kaipola, Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk	288+645	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Järvelä		Jr	103+606	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K	K	K
<b>JÄRVENPÄÄ</b>		<b>Jvp</b>	–	<b>Helsinki–Riihimäki</b>	<b>K</b>			
Järvenpää asema	Träskända	Jp	36+802		Järvenpää			
Saunakallio		Sau	38+846		Järvenpää		K	K
Purola		Pur	40+665		Järvenpää	K		
Kaipiainen		Kpa	214+451	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä–Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Kaitjärvi		Kjr	227+638	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Pieksämäki–Kontiomäki, Kajaani–Lamminniemi	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn	320+875	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau	199+471	Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani		K	
Kallistahti		Kll	465+822	Huutokoski–Savonlinna	Savonlinna			K
Kalvitsa		Ksa	330+605	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs	642+466	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan	9+300	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi	488+694	Äänekoski–Haapajärvi	Kannonkoski	M		K
Kannus		Kns	591+582	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr	224+902	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg	621+508	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr	87+058	Helsinki–Turku satama, Hyvinkää–Karjaa, Karjaa–Hanko	Raasepori	K	K	K
Karkku		Kru	230+733	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Karviainen		Kar	247+320	Toijala–Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522	Seinäjoki–Kaskinen	Kaskinen	K	K	K
Kattilaharju		Kth	205+556	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjoki–Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K	K	K
<b>KAUKLAHTI</b>		<b>Kal</b>	–	<b>Helsinki–Turku satama</b>	<b>K</b>			
Kauklahti asema	Köklax	Klh	24+277		Espoo			K
Mankki	Mankby	Mnk	25+401		Kirkkonummi		K	
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio–Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni	16+054	Helsinki–Turku satama	Kauniainen	K	K	K
Kauppiänmäki		Kpl	568+751	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Kausala		Ka	169+425	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Kauttua		Ktu	310+423	Kiukainen–Säkylä	Eura		K	K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Keitelepoija		Ktp	519+256	Äänekoski–Haapajärvi	Viitasaari	M		K
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi	K		
Kelkkämäki		Klk	399+992	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa		K	
Kellosekä		Kls	1135+115	Kemijärvi–Kellosekä	Salla	M		K
Kemi		Kem	858+300	Oulu–Laurila, Kemi–Ajos	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Kemijärvi–Kellosekä, Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kemira		Ker	495+600	Siilinjärvi–Viinijärvi	Siilinjärvi	K	K	
Kempele		Kml	741+075	Seinäjoki–Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea	14+536	Helsinki–Turku satama	Espoo			
<b>KERAVA</b>		<b>Kev</b>	–	<b>Helsinki–Riihimäki, Kerava–Hakosilta, Kerava–Sköldvik, Kerava–Vuosaari</b>		<b>K</b>		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	<i>Ke</i>	28+869		<i>Kerava</i>		K	K
<i>Kytömaa</i>		<i>Kyt</i>	31+274		<i>Kerava</i>			
Kerimäki		Kiä	495+532	Savonlinna–Parikkala	Kerimäki	K		K
Kesälahti		Kti	428+003	Kouvola–Joensuu	Kesälahti	K		
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu	K		K
Kihniö		Kiö	444+460	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Kihniö	M		K
Kiiala	<i>Kiala</i>	Kia	60+013	Olli–Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil	13+035	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua	668+910	Seinäjoki–Oulu	Oulainen	K		K
Kinahmi		Knh	508+922	Siilinjärvi–Viinijärvi	Nilsä		K	
Kinni		Kii	247+982	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirjola		Kij	384+475	Kouvola–Joensuu	Parikkala		K	
Kirkkonummi	<i>Kyrkslätt</i>	Kkn	37+504	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	<i>Gerknäs</i>	Krn	136+261	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit	460+016	Kouvola–Joensuu	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kiukainen–Säkylä, Kokemäki–Rauma	Eura	K		K
Kiuruvesi		Krv	583+990	Isalmi–Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+147	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh	776+308	Joensuu–Nurmes	Nurmes			
Koivu		Kvu	923+373	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	<i>Björkgård</i>	Kvh	17+861	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Koivukylä	<i>Björkby</i>	Kvy	19+440	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	<i>Kumo</i>	Kki	284+442	Lielähti–Kokemäki, Kokemäki–Rauma, Kokemäki–Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	<i>Karleby</i>	Kok	551+441	Kokkola–Yksipihlaja, Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi–Seinäjoki	Mänttä-Vilppula		K	K
Kolppi	<i>Källby</i>	Kpi	525+100	Seinäjoki–Oulu	Pedersöre	K	K	K
Kommila		Kmm	429+700	Varkaus–Kommila	Varkaus		K	K
Komu		Kom	607+179	Isalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolahti		Khi	640+295	Joensuu–Nurmes	Kontiolahti	K		
Kontiomäki		Kon	658+785	Nurmes–Kontiomäki, Oulu–Kontiomäki, Kontiomäki–Ämmänsaari, Pieksämäki–Kontiomäki, Kontiomäki–Vartius-raj	Paltamo	K	K	K
Koppnäs		Kop	203+540	Karjaa–Hanko	Hanko		K	K
Koria		Kra	185+374	Riihimäki–Kouvola	Kouvola			
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi–Seinäjoki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs	22+669	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjoki–Kaskinen	Ilmajoki	M	K	K
<b>KOTKA</b>		<b>Kot</b>	–	<b>Kouvola–Kotka, Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo</b>		<b>M</b>		
<i>Kotka Hovinsaari</i>		<i>Hos</i>	240+400		<i>Kotka</i>		K	K



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kotka tavarat		Ktt	240+870		Kotka			K
Paimenportti		Pti	241+450		Kotka			
Kotka asema		Kta	242+775		Kotka		K	K
Kotkan satama		Kts	243+579		Kotka		K	K
Kotka Mussalo		Mss	247+057		Kotka		K	K
KOUVOLA		Kvl	–	Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Pieksämäki, Kouvola–Kotka, Kouvola–Joensuu, Kouvola–Kuusankoski		M	K	K
Kouvola asema		Kv	191+540		Kouvola		K	K
Kouvola lajittelu		Kvla	192+570		Kouvola		K	K
Kouvola tavarat		Kvt	194+050		Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik	194+460		Kouvola			
Kullasvaara		Kuv	197+300		Kouvola			
Kovjoki		Koi	508+925	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy	537+585	Seinäjoki–Oulu	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis	276+327	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		K
KUOPIO		Kpo	–	Pieksämäki–Kontiomäki		M	K	K
Kuopio asema		Kuo	464+590		Kuopio			K
Kuopio tavarat		Kuot	465+500		Kuopio		K	K
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kursu		Kuu	1095+034	Kemijärvi–Kellosoelkä	Salla	M		K
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk	199+290	Kouvola–Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kylänlahti		Kyn	742+945	Joensuu–Nurmes	Liekka			
Kymi	Kymmene	Ky	233+449	Kouvola–Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln	237+352	Kouvola–Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö	232+878	Toijala–Turku	Karinainen	K		K
Kyrölä		Krö	34+387	Helsinki–Riihimäki	Järvenpää			
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		K
Köykkäri		Kök	486+491	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Lahdenperä		Lpr	267+080	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti–Lahnaslampi	Sotkamo		K	K
Lahti	Lahtis	Lh	130+335	Riihimäki–Kouvola, Lahti–Heinola, Lahti–Mukkula, Lahti–Loviisan satama	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjoki–Vaasa	Laihia	K		K
Lakiala		Lak	209+214	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk	268+785	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam	636+664	Kajaani–Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lappträsk	Lpj	185+432	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi	M		K
Lapinlahti		Lna	525+606	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Lapinneva		Lpn	415+621	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr	287+726	Kouvola–Joensuu, Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa	97+695	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa–Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakytö		Lyö	333+057	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Laukaa		Lau	401+193	Jyväskylä–Äänekoski	Laukaa	K		
Laurila		Lla	865+776	Laurila–Kemijärvi, Oulu–Laurila, Laurila–Tornio-raja	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs	292+240	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li	863+064	Lautiosaari–Eläjäjärvi, Oulu–Laurila	Kemi	K		
Leikola		Lkl	276+011	Kouvola–Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä	165+810	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki–Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts	123+554	Riihimäki–Tampere	Hattula	K		
Lieksa		Lis	728+122	Joensuu–Nurmes, Lieksa–Pankakoski	Lieksa	K	K	K
Lieksan teollisuus		Ltk	728+847	Lieksa–Pankakoski	Lieksa		K	K
Lielähti		Llh	193+392	Tampere–Seinäjoki, Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	K
Lievestuore		Lvt	402+191	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limmingo	Lka	728+483	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		K
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjoki–Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää–Karjaa, Lohja–Lohjanjärvi	Lohja	K		K
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja–Lohjanjärvi	Lohja		K	K
Loimaa		Lm	208+870	Toijala–Turku	Loimaa	K	K	K
Louhela	Klippsta	Loh	13+190	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol	360+013	Kouvola–Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti–Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Siilinjärvi–Viinijärvi	Kaavi	K	K	K
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju			
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola–Joensuu, Luumäki–Vainikkala-rajaa	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava–Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp	255+980	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk	836+049	Nurmes–Kontiomäki	Sotkamo	M		K
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala–Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md	291+821	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Majajärvi		Mjj	216+317	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Malmi	Malm	ML	10+900	Helsinki–Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki			
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martinlaakso	Mårtensdal	Mrl	14+010	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv	562+059	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjölbolsta	Mel	149+851	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori		K	
Metsäkansa		Msä	155+968	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			K
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis	1021+256	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	M		K
Mommila		Mla	91+430	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh	788+424	Oulu–Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk	140+012	Lahti–Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur	613+166	Pieksämäki–Kontiomäki, Murtomäki–Talvivaara, Murtomäki–Otanmäki	Kajaani	K	K	K
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori			K
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko	297+112	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu	324+768	Tampere–Jyväskylä	Muurame	K		K
Murola		Mul	948+494	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K		K
Myllykangas		Mys	815+693	Oulu–Laurila	Ii	K		
Myllykoski		Mki	203+741	Kouvola–Kotka	Kouvola	K		
Myllymäki		My	333+721	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl	161+727	Lahti–Heinola	Heinola	K	K	K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola–Pieksämäki, Mynttilä–Ristiina	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myn	229+607	Turku–Uusikaupunki	Mynämäki	K		
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi			K
Myyrämäki	Myrbacka	Myr	12+130	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Mäkkylä		Mäk	9+511	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män	282+740	Vilppula–Mänttä	Mänttä–Vilppula		K	K
Mäntyharju		Mr	262+680	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K	K	K
Mäntyluoto		Mn	342+020	Pori–Mäntyluoto	Pori	K	K	K
Naantali	Nädendal	Nnl	213+193	Raisio–Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri	449+862	Jyväskylä–Pieksämäki	Pieksämäki	K	K	K
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki–Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl	146+150	Riihimäki–Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio–Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nii	383+155	Orivesi–Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä	172+534	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nrl	555+846	Niirala–raja–Säkäniemi	Tohmajärvi	M	K	K
Niirala–raja		Nrlr	554+080	Niirala–raja–Säkäniemi	Tohmajärvi			
Niittylahti		Nth	613+475	Kouvola–Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä	39+176	Kerava–Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvl	676+887	Iisalmi–Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa	204+004	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää–Karjaa	Vihti	K		K
Nuppulinna		Nup	44+170	Helsinki–Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm	784+420	Nurmes–Kontiomäki, Joensuu–Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö	Närpes	När	518+255	Seinäjoki–Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki		Ohm	542+264	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi			K
Olli		Olli	45+734	Kerava–Sköldvik, Olli–Porvoo	Porvoo	K	K	
Onttola		Ont	631+177	Pieksämäki–Joensuu	Joensuu		K	K
Orimattila		Om	150+407	Lahti–Loviisan satama	Orimattila			K
Orivesi		Ov	228+276	Tampere–Jyväskylä, Orivesi–Seinäjoki	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk	231+512	Orivesi–Seinäjoki	Orivesi			
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki–Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola–Pieksämäki, Otava–Otavan satama	Mikkeli	K		K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava–Otavan satama	Mikkeli		K	K
Oulainen		Ou	657+850	Seinäjoki–Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU		Oul	–	Seinäjoki–Oulu, Oulu–Kontiomäki, Oulu–Laurila	Oulu	M	K	K
Oulu Nokela		Nok	750+030		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori	751+180		Oulu		K	K
Oulu tavara		Olt	751+360		Oulu		K	K
Oulu asema	Uleåborg	Ol	752+778		Oulu			K
Oulu Tuira		Tua	755+510		Oulu		K	K
Paimio	Pemar	Po	171+885	Helsinki–Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Plp	54+535	Helsinki–Riihimäki	Hyvinkää	K		
Palta Oy		Poy	905+050	Oulu–Kontiomäki	Paltamo		K	
Paltamo		Pto	901+579	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Pankakoski		Pas	731+865	Liekka–Pankakoski	Liekka		K	K
Parikkala		Par	387+302	Kouvola–Joensuu, Savonlinna–Parikkala	Parikkala	K		K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Parkano		Pko	262+483	Niinisalo–Parkano–Kihniö, Tampere–Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki–Tampere	Hattula	K	K	K
Pello		Pel	1002+632	Tornio–Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi	545+355	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi			
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K
Pesiökylä		Psk	732+752	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi	343+357	Haapamäki–Jyväskylä	Petäjävesi	K		
<b>PIEKSÄMÄKI</b>		<b>Pie</b>	–	<b>Kouvola–Pieksämäki, Pieksämäki–Kontiomäki, Jyväskylä–Pieksämäki, Pieksämäki–Joensuu</b>	<b>Pieksämäki</b>	<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Pieksämäki asema</i>		<i>Pm</i>	<i>376+000</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki Temu</i>		<i>Tmu</i>	<i>377+340</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki lajittelu</i>		<i>Pmla</i>	<i>378+640</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki tavara</i>		<i>Pmt</i>	<i>379+960</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Pietarsaari	Jakobstad	Pts	528+780	Pännäinen–Pietarsaari, Pietarsaari–Alholma	Pietarsaari	M		K
Pihlajavesi		Ph	312+500	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp	540+605	Äänekoski–Haapajarvi	Pihtipudas	M		K
Pikkio	Pikis	Pik	182+784	Helsinki–Turku satama	Kaarina	K		K
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu–Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki–Turku satama	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Helsinki–Turku satama	Raasepori	K	K	K
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk	254+744	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi	416+728	Kouvola–Joensuu	Kesälahti			K
Pori	Björneborg	Pri	322+278	Pori–Ruosniemi, Pori–Mäntyluoto, Kokemäki–Pori	Pori	K	K	K
Porokylä		Por	787+046	Nurmes–Kontiomäki	Nurmes		K	K
Porvoo	Borgå	Prv	62+287	Olli–Porvoo	Porvoo			K
Puhos		Pus	452+808	Kouvola–Joensuu	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla	14+262	Helsinki–Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+346	Helsinki–Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		K
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk	615+415	Pyhäkumpu erkanemisvaihte–Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erkanemisvaihte		Pye	613+511	Iisalmi–Ylivieska, Pyhäkumpu erkanemisvaihte–Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä	615+939	Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Pnä	518+604	Pännäinen–Pietarsaari, Seinäjoki–Oulu	Pedersöre	K		K
Raahe	Brahestad	Rhe	726+726	Raahe–Rautaruukki, Tuomioja–Raahe	Raahe	K	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	K
Raisio	Reso	Rai	207+842	Turku–Uusikaupunki, Raisio–Naantali	Raisio	K	K	K
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää–Karjaa	Nurmijärvi		K	K
Rajaperkiö		Rjp	448+450	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutokoski–Savonlinna	Rantasalmi	K		K
Rasinsuo		Ras	258+510	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä	284+344	Tampere–Seinäjoki	Kihniö	K		K
Rauha		Rah	318+490	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahdi		Rhl	380+510	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä		K	K
Rauma	Raumo	Rma	331+659	Kokemäki–Rauma	Rauma	K	K	K
Raunio		Rio	464+660	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Raahe–Rautaruukki	Raahe		K	K
Rautjärvi		Rjä	345+788	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K		



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Rautpohja		Rph	372+829	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl	20+615	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree	507+500	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju			
<b>RIIHIMÄKI</b>		<b>Rii</b>	–	<b>Helsinki–Riihimäki, Riihimäki–Kouvola, Riihimäki–Tampere</b>		<b>K</b>		
<i>Riihimäki Arolampi</i>		<i>Arp</i>	<i>66+600</i>		<i>Hausjärvi</i>			
<i>Riihimäki tavara</i>		<i>Rit</i>	<i>68+773</i>		<i>Riihimäki</i>			<i>K</i>
<i>Riihimäki lajittelu</i>		<i>Rila</i>	<i>70+068</i>		<i>Riihimäki</i>			<i>K</i>
<i>Riihimäki asema</i>		<i>Ri</i>	<i>71+410</i>		<i>Riihimäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Rijjärvi		Rjr	502+597	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa	578+065	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä–Ristiina	Ristiina	M	K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki–Ämmänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn	568+522	Iisalmi–Ylivieska	Iisalmi			
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori–Ruosniemi	Pori		K	
Ruukki		Rki	705+228	Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K	K	K
Ryttylä		Ry	80+770	Riihimäki–Tampere	Hausjärvi	K	K	K
Röyttä		Röy	893+917	Tornio–Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa	305+373	Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr	405+246	Kouvola–Joensuu	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj	452+723	Äänekoski–Haapajärvi	Saarijärvi	M		K
Salla		Sll	1121+403	Kemijärvi–Kellosoelkä	Salla	M		K
Salminen		Sln	426+718	Pieksämäki–Kontiomäki, Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salmivaara		Smv	1111+444	Kemijärvi–Kellosoelkä	Salla			K
Salo		Slo	143+981	Helsinki–Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam	74+487	Riihimäki–Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta	196+908	Karjaa–Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä	180+534	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Savio		Sav	26+265	Helsinki–Riihimäki	Kerava		K	
<b>SAVONLINNA</b>		<b>Svl</b>	–	<b>Savonlinna–Parikkala, Huutokoski–Savonlinna</b>	<b>Savonlinna</b>	<b>K</b>		
<i>Savonlinna asema</i>	<i>Nyslott</i>	<i>Sl</i>	<i>482+797</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		
<i>Pääskylähti</i>		<i>Pky</i>	<i>484+913</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		
<b>SEINÄJOKI</b>		<b>Sei</b>	–	<b>Tampere–Seinäjoki, Seinäjoki–Oulu, Orivesi–Seinäjoki, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Kaskinen</b>	<b>Savonlinna</b>	<b>M</b>		
<i>Seinäjoki tavara</i>		<i>Skt</i>	<i>416+580</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Seinäjoki asema</i>		<i>Sk</i>	<i>418+001</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppijärvi		Spj	1045+904	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi	613+592	Seinäjoki–Oulu	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä	389+745	Pieksämäki–Joensuu	Pieksämäki	K		
Siilinjärvi		Sij	489+718	Siilinjärvi–Viinijärvi, Pieksämäki–Kontiomäki	Siilinjärvi	K	K	K
Simo		Sim	833+715	Oulu–Laurila	Simo	K		K
Simpele		Spl	368+317	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip	68+697	Kerava–Hakosilta, Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisättö		Stö	235+602	Tampere–Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeå	Sti	51+285	Helsinki–Turku satama	Siuntio	K		
Siuro		Siu	213+355	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa–Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilähti	Sld	56+360	Kerava–Sköldvik	Porvoo	M	K	K



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Soinlahti		Soa	559+340	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor	473+754	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio		K	
Sukeva		Skv	589+222	Pieksämäki–Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä–Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki–Kontiomäki, Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki	K		K
Suoniemi		Snm	220+655	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr	452+865	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi			K
Syrjämäki		Ski	341+621	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Sysmäjärvi–Vuonos, Siilinjärvi–Viitijärvi	Outokumpu	K	K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kiukainen–Säkylä	Eura		K	K
Säkaniemi		Sä	586+873	Niirala–raja–Säkäniemi, Kouvola–Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm	504+908	Siilinjärvi–Viitijärvi	Nilsä			K
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki–Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K	K	K
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori–Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te	537+605	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv	247+245	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		K
Talvivaara		Tlv	637+700	Murtomäki–Talvivaara				
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa–Hanko	Raasepori			
<b>TAMPERE</b>		<b>Tre</b>	–	<b>Riihimäki–Tampere, Tampere–Seinäjoki, Tampere–Jyväskylä</b>		<b>M</b>		
<i>Tampere tavara</i>		<i>Tpet</i>	<i>186+100</i>		<i>Tampere</i>		K	K
<i>Tampere Viinikka</i>		<i>Vka</i>	<i>185+400</i>		<i>Tampere</i>		K	K
<i>Tampere asema</i>	<i>Tammerfors</i>	<i>Tpe</i>	<i>187+389</i>		<i>Tampere</i>			K
<i>Tampere Järvensivu</i>		<i>Jvs</i>	<i>187+814</i>		<i>Tampere</i>			
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+548	Helsinki–Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap	270+405	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola–Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv	900+521	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjoki–Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk	592+461	Kouvola–Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+721	Helsinki–Riihimäki	Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala–raja–Säkäniemi	Tohmajärvi	K		K
Toijala		Tl	147+339	Toijala–Turku, Riihimäki–Tampere, Toijala–Valkeakoski	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki–Kontiomäki	Siilinjärvi	K		K
Tolsa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki–Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk	240+154	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		
<b>TORNIO</b>		<b>Trn</b>	–	<b>Tornio–Röyttä, Tornio–Kolari, Laurila–Tornio–raja</b>		<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Tornio asema</i>	<i>Torneå</i>	<i>Tor</i>	<i>884+656</i>		<i>Tornio</i>	K	K	K
<i>Tornio–raja</i>	<i>Torneå gränsen</i>	<i>Trr</i>	<i>887+236</i>		<i>Tornio</i>			
Tornio–Itäinen	Torneå Östra	Tri	883+307	Laurila–Tornio–raja	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl	19+022	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja	698+504	Seinäjoki–Oulu, Tuomioja–Raahe	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K	K	K
<b>TURKU</b>		<b>Tur</b>	–	<b>Helsinki–Turku satama, Toijala–Turku, Turku–Uusikaupunki</b>	<b>Turku</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Kupittaa</i>	<i>Kuppis</i>	<i>Kut</i>	<i>196+372</i>		<i>Turku</i>			
<i>Turku asema</i>	<i>Åbo</i>	<i>Tku</i>	<i>199+674</i>		<i>Turku</i>		K	K
<i>Turku tavara</i>		<i>Tkut</i>	<i>200+460</i>		<i>Turku</i>		K	K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
<i>Turku satama</i>	<i>Åbo hamn</i>	<i>Tus</i>	202+510		<i>Turku</i>		K	
Tuupovaara		Tpv	668+672	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu	366+962	Orivesi–Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör	878+075	Laurila–Kemijärvi	Keminmaa	K		
Törölä		Trä	264+972	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Uimaharju		Uim	674+451	Joensuu–Nurmes	Joensuu	K	K	K
Urkala		Ur	165+588	Toijala–Turku	Urkala	K		K
Utajärvi		Uti	810+501	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti	204+085	Kouvola–Joensuu	Kouvola			K
Uusikaupunki	Nystad	Ukp	264+795	Uusikaupunki–Hangonsaari, Turku–Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	K
Uusikylä		Ukä	150+722	Riihimäki–Kouvola	Nastola	K		K
Vaajakoski		Vko	384+866	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
Vaala		Vaa	844+671	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra	981+460	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi			K
Vaasa	Vasa	Vs	492+588	Seinäjoki–Vaasa, Vaasa–Vaskiluoto	Vaasa	K	K	K
Vahojärvi		Vjr	244+926	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
<b>VAINIKKALA</b>		<b>Vai</b>	–	<b>Luumäki–Vainikkala-raja</b>		<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vainikkala tavarat</i>		<i>Vnat</i>	281+700		<i>Lappeenranta</i>		K	K
<i>Vainikkala asema</i>		<i>Vna</i>	282+784		<i>Lappeenranta</i>		K	K
Vainikkala-raja		Vnar	284+862	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta			
Valimo	Gjuteriet	Vmo	7+480	Helsinki–Turku satama	Helsinki			
Valkeakoski		Vi	164+952	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski	M	K	K
Valkeasuo		Vso	583+976	Niirala-raja–Säkänemi	Tohmajärvi			K
Valtimo		Vlm	808+636	Nurmes–Kontiomäki	Valtimo	M		K
Vammala		Vma	245+885	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K	K	K
Vanattara		Vtr	172+340	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks	14+907	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Varkaus		Var	424+685	Pieksämäki–Joensuu, Varkaus–Kommila	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus	753+755	Kontiomäki–Vartius-raja	Kuhmo	M		K
Vartius-raja		Vur	755+856	Kontiomäki–Vartius-raja	Kuhmo			
Vasikkahaka		Vkh	31+175	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk	496+463	Vaasa–Vaskiluoto	Vaasa		K	K
Venetmäki		Vki	433+164	Jyväskylä–Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn	364+469	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Vieikki		Vk	753+979	Joensuu–Nurmes	Lieska			K
Vierumäki		Vrm	153+801	Lahti–Heinola	Heinola			K
Vihanti		Vti	684+573	Seinäjoki–Oulu	Vihanti	K	K	K
Vihtari		Vih	489+889	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi	K		K
Viiala		Via	154+237	Riihimäki–Tampere	Akaa	K	K	K
Viinjärvi		Vnj	656+569	Siilinjärvi–Viinjärvi, Pieksämäki–Joensuu	Liperi	K		K
Villähde		Vlh	140+442	Riihimäki–Kouvola	Nastola	K		
Vilppula		Vlp	274+760	Orivesi–Seinäjoki, Vilppula–Mänttä	Mänttä–Vilppula	K	K	K
Vinnilä		Vin	131+243	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki–Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Nurmes–Kontiomäki, Vuokatti–Lahnaslampi	Sotkamo	M	K	K
Vuonislampi		Vsl	705+240	Joensuu–Nurmes	Lieska	K		
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi–Vuonos	Outokumpu			K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vuorten-Vuori		Vv	576+687	Äänekoski–Haapajärvi	Haapajärvi		K	
Vuosaari		Vsa	50+184	Kerava–Vuosaari	Helsinki	K	K	K
<b>YKSPIHLAJA</b>		<b>Yks</b>	–	<b>Kokkola–Ykspihlaja</b>			K	K
<i>Ykspihlaja tavara</i>		<i>Ykst</i>	<i>553+900</i>		<i>Kokkola</i>		K	K
<i>Ykspihlaja väliratapiha</i>		<i>Yksv</i>	<i>555+511</i>		<i>Kokkola</i>		K	K
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki–Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio–Kolari	Ylitornio			
Ylivall		Ylv	302+016	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K	K	K
Ylivieska		Yv	630+343	Iisalmi–Ylivieska, Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki		K	K
Ylämylly		Yly	639+019	Pieksämäki–Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki–Vartiuss- raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht	346+067	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Ämmänsaari		Äm	750+448	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki	424+515	Jyväskylä–Äänekoski, Äänekoski–Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Ahvenus				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	842	—	—	—	—	—	—	—	T
Aittaluoto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Ajos				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Alapitkä				0	664	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Alavus	80	203	265	2	743	—	—	—	K	—	—	H	T
Alholma				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Alvajärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Arola				0	1088	25 A	24	—	K	—	—	—	T
Dragsvik		70	550	1	925	—	—	—	—	—	—	H	—
Dynamiittivaihde				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Eljärvä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eläinpuisto-Zoo		99	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Eno		80	550	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Ervelä				0	750	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola		(120)	(265)	(1)	778	—	13	—	K	—	—	—	T
Espoo	240	322	550	4	326	—	—	—	—	—	—	H	—
Haapajärvi		160	265	1	736	25 A	12	—	K Y	—	—	H	T
Haapakoski		(51)	(265)	(1)	763	—	—	—	K	—	—	—	—
Haapamäen kyllästämö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Haapamäki	188	325	265 (265)	3 (1)	644	25 A 63 A	60	—	K	—	—	H	T
Haarajoki	220	220	550	2	240	—	—	—	—	—	—	H	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi				0	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Hamina				0	834	25 A	18	K	Y	Y	Y	—	T
Hammaslahti				0	688	—	—	—	Y	—	—	—	T
Hanala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Hanhikoski				0	—	—	20	—	K	—	—	—	T
Hankasalmi	233	289	265	2	766	25A	20	K	K	—	—	H	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
<b>HANKO</b>													
<i>Hanko asema</i>	108	108	265	2	805	63 A 25 A	113	K	—	Y	Y	H	T
<i>Hanko tavara</i>				0	717	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Hanko-Pohjoinen</i>		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Harju				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—
Harviala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	833	—	11	—	K	—	—	—	—
Haukivuori	199	200	265	2	894	—	—	—	K	—	—	H	T
<b>HAUSJÄRVI</b>													
<i>Hausjärvi tavara</i>				0	656	—	—	—	K	Y	—	—	—
Oitti	102	102	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Haviseva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinola		(107)	(265)	(1)	605	—	15	—	K	—	—	—	T
Heinoo				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Heinävesi	100	206	265	2	570	—	9	—	K	—	—	H	T
<b>HELSINKI</b>													
<i>Helsinki asema</i>	265	477	550	19	473	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Pasila alapiha</i>				0	—	25 A	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pasila asema</i>	319	432	550, 265	10	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Pasila autojuna-asema</i>	450	450	550	2	—	63 A	—	—	—	—	—	H	—
<i>Ilmala asema</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Helsinki Kivihaka</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pasila tavara</i>				0	775	63 A	230	K	K Y	Y	—	—	T
<i>Ilmala ratapiha</i>	500	500	265	4	—	400 V, 25 A 63	29	—	—	—	Y	—	—
<i>Käpylä</i>	(278)	336	550 (265)	2 (2)	141	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Oulunkylä</i>	266	266	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Herrala	110	110	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Hiekkaharju	270	526	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Hiitola				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö- virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Hikiä	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Hillosensalmi		(170)	(550)	(1)	800	—	—	—	—	—	—	—	—
Hinthaara	55	65	265	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hirvineva				0	799	25 A	13	—	K	—	—	—	—
Humppila	249	430	550	3	756	25 A	29	—	Y	—	—	H	T
Huopalahti	270	270	550	4	287	—	—	—	—	—	—	H	—
Huutokoski				0	661	—	—	—	—	—	—	—	—
Hyrnsalmi		(100)	(265)	(1)	732	25 A	12	—	K	—	—	—	T
Hyvinkää	(56)	332	550 (265)	4 (1)	814	25 A	20	—	K	—	—	H	T
Hämeenlinna	257	450	550	3	832	25 A	34	K	K	—	—	H	T
Härmä				0	808	—	—	—	K	—	—	—	T
Höljäkkä		92	265	1	—	—	—	—	K Y	—	—	H	T
Ii		(92)	(265)	(1)	690	—	—	—	K	—	—	—	—
Iisalmen teollisuuskylä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iisalmen teollisuusraiteet				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Iisalmi	162	396	265	3	741	00 V, 63 A 25	58	K	Y	—	Y	H	T
Iisvesi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Iittala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Ilomantsi				0	817	25 A	—	—	K	—	—	—	T
<b>IMATRA</b>													
<i>Imatra asema</i>		450	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Imatra tavara</i>		(218)	(265)	(1)	889	00 V, 63 A 25	—	—	K Y	—	Y	—	T
<i>Imatrankoski</i>				0	1224	—	18	—	K	—	—	—	T
<i>Pelkola</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Imatrankoski-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Inha		(99)	(265)	(1)	—	—	42	—	K	—	—	—	T
Inkeroinen	120	172	265	3	796	—	21	—	K	—	—	H	T
Inkoo	100	170	550	2	243	25 A	14	—	—	—	—	H	—
Isokangas				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Isokylä				0	—	—	14	—	K	—	—	—	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Isokyrö	110	150	550, 265	2	510	—	—	—	K	—	—	H	T
Jalasjärvi		(51)	(550)	(1)	764	—	28	—	K	—	—	—	T
Jepua				0	825	25 A	19	—	K	—	—	—	—
<b>JOENSUU</b>													
Joensuu asema	239	329	265	3	561	400 V, 63 A 25	46	—	K	—	Y	H	T
Joensuu Peltola				0	666	—	—	—	K Y	Y	—	—	T
Joensuu Sulkulahti				0	702	—	—	—	—	—	—	—	T
Jokela	320	338	550	3	822	—	—	—	—	—	—	H	—
Joroinen				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Jorvas	97	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Joutseno	460	460	550	2	814	—	—	—	K	—	—	H	T
Joutsijärvi				0	—	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Juankoski				0	583	25 A	13	—	—	—	—	—	T
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyräkö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Jyväskylä	57	449	550	6	—	400 V, 63 A 25	89	K	Y	Y	Y	H	T
Jämsä	194	313	265	3	770	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Jämsänkoski				0	873	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Järvelä	122	122	550	3	633	—	12	—	K	—	—	H	T
<b>JÄRVENPÄÄ</b>													
Järvenpää asema	345	393	550	3	—	—	29	K	—	—	—	H	T
Saunakallio	180	275	550, 265	4	709	—	—	—	—	—	—	H	T
Purola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kaipiainen				0	770	—	19	—	Y	—	—	—	T
Kaipola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Kairokoski				0	—	—	16	—	K	—	—	—	T
Kaitjärvi				0	1109	—	—	—	—	—	—	—	—
Kajaani	352	411	265	2	845	400 V, 63 A 25	122	—	K	—	—	H	T
Kaleton				0	—	—	27	—	K	—	—	—	—

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö- virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Kalkku				0	—	—	100	—	Y	—	—	—	T
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kallistahti				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Kalvitsa				0	906	—	—	—	K	—	—	—	T
Kangas				0	782	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kannonkoski				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T
Kannus	339	420	265	2	818	25 A	19	—	K	—	—	H	—
Karhejärvi				0	778	25A	7	—	K	—	—	—	—
Karhukangas				0	840	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	766	63 A 25A	—	—	K	—	Y	H	T
Karkku		143	265 (265)	1 (1)	852	—	—	—	—	—	—	H	—
Karviainen				0	747	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	843	—	—	—	Y	—	—	—	T
Kattilaharju				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhava		450	550	1	803	—	—	—	K	—	—	H	T
<b>KAUKLAHTI</b>													
<i>Kauklahti asema</i>	270	270	550	3	447	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Mankki</i>	126	136	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kaulinranta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	269	—	52	—	—	—	—	H	T
Kauppilanmäki				0	634	—	—	—	K	—	—	—	T
Kausala	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kauttua		(41)	(265)	(1)	—	—	14	—	—	—	—	—	T
Keitelelohja				0	—	—	9	—	K	—	—	—	T
Kekomäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kelkkämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kelloselkä				0	471	—	—	—	K	—	—	—	T
Kemi	450	450	550	3	976	25 A 63 A	148	—	K	—	Y	H	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liikenne	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Kemijärvi		352	265	1	547	1500 V, 63 A	6	K	K Y	—	—	H	T
Kemira				0	501	—	—	—	—	—	—	—	T
Kempele		(119)	(265)	(1)	762	25 A	9	—	K	—	—	—	—
Kera	216	224	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<b>KERAVA</b>													
<i>Kerava asema</i>	270	392	550	4	1335	25 A	—	—	—	—	Y	H	—
<i>Kytömaa</i>				0	790	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki		108	265	1	399	—	—	—	K	—	—	H	T
Kesälahti		322	265	1	671	—	—	—	—	—	—	H	T
Keuruu		111	550	1	678	—	—	—	K	—	—	H	T
Kihniö				0	646	—	11	—	K	—	—	—	T
Kiiala				0	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kilo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kilpua				0	750	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Kinahmi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirjola				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	550	3	608	—	—	—	K	—	—	H	—
Kirkniemi				0	585	—	—	—	—	—	—	—	T
Kitee		355	265	1	668	25 A	18	—	K Y	—	—	H	T
Kiukainen				0	764	—	14	—	K	—	—	—	—
Kiuruvesi		126	265	1	675	25 A	80	—	K Y	—	—	H	T
Kivesjärvi		(54)	(265)	(1)	1114	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	617	—	32	—	K	—	—	—	T
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Koivukylä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kokemäki	249	249	550	3	762	25 A	29	—	K	—	—	H	T
Kokkola	150	482	265	4	829	00 V, 63 A 25	40	—	Y	—	Y	H	T
Kolari		451	550	1	792	63 A	22	K	K Y	—	—	H	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Kolho		80		0	—	—	—	—	Y	—	—	H	T
Kolppi				0	765	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	724	25 A	—	—	Y	—	—	—	T
Komu				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kontiolahti		(96)	(265)	(1)	580	25 A	—	K	K	—	—	—	T
Kontiomäki	350	350	265	3	903	25 A 63 A	31	K	K	—	Y	H	T
Koppnäs				0	—	—	7	—	—	—	—	—	—
Koria	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	747	—	—	K	K	—	—	—	T
Korso	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Korvensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
<b>KOTKA</b>													
<i>Kotka Hovinsaari</i>				0	865	25 A 63 A	85	—	—	—	—	—	T
<i>Kotka tavara</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Paimenportti</i>		53	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Kotka asema</i>		193	265	1	270	63 A	—	—	—	—	—	H	—
<i>Kotkan satama</i>		110	265	1	539	25 A 63 A	280	—	K	—	Y	H	T
<i>Kotka Mussalo</i>				0	1216	—	25	—	Y	—	—	—	T
<b>KOUVOLA</b>													
<i>Kouvola asema</i>	230	480	550	7	620	400 V, 63 A 25	—	—	K	—	Y	H	—
<i>Kouvola lajittelu</i>				0	865	25 A	175	K	—	—	—	—	T
<i>Kouvola Oikoraide</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kouvola tavara</i>				0	903	—	11	—	—	—	—	—	T
<i>Kullasvaara</i>				0	1364	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Kovjoki</i>				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kruunupyy</i>				0	774	25 A	49	—	K	—	—	—	T
<i>Kuivasjärvi</i>				0	781	—	—	—	K	—	—	—	—
<b>KUOPIO</b>													
<i>Kuopio asema</i>	90	387	265	4	370	63 A 25 A	130	K	Y	—	—	H	—
<i>Kuopio tavara</i>				0	766	1500 V, 63 A	100	—	Y	—	Y	—	T
<i>Kurkimäki</i>				0	776	—	—	—	K	—	—	—	T



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Kursu				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Kuurila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuusankoski				0	803	63 A	—	—	Y	—	—	—	T
Kylänlahti		57	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kymi	32	66	265	2	744	—	—	—	—	—	—	H	—
Kyminlinna		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kyrö				0	742	—	—	—	K	—	—	—	T
Kyrölä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kälviä		(130)	(265)	(1)	1040	25 A	18	—	K	—	—	—	—
Köykkäri				0	846	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahdenperä				0	777	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	—	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Lahti	194	450	550, 265	5	710	25 A 63 A	7	K	Y	—	Y	H	T
Laihia		201	265	1	469	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Lakiala				0	727	—	12	—	K	—	—	—	—
Lamminkoski				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—
Lamminniemi				0	—	—	145	—	—	—	—	—	T
Lapinjärvi				0	580	—	12	—	K	—	—	—	T
Lapinlahti	301	355	265	2	759	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Lapinneva				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Lappeenranta	430	450	550, 265	3	743	25 A	5	K	Y	—	Y	H	T
Lappila	60	60	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Lappohja		70	550	1	750	—	—	—	—	—	—	H	T
Lapua		438	265 (265)	1 (1)	766	—	—	—	K	—	—	H	T
Larvakytö				0	911	—	—	—	—	—	—	—	—
Laukaa				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Laurila				0	619	—	—	—	—	—	—	—	—
Lauritsala				0	659	—	—	—	K	—	—	—	T
Lautiosaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lelkola				0	804	—	—	—	—	—	—	—	—



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Masala	267	267	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Matkaneva				0	845	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meltola				0	—	—	10	—	—	—	—	—	T
Metsäkansa				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T
Mikkeli	352	452	550	3	757	25 A	5	—	K Y	—	Y	H	T
Misi		352	265	1	760	63 A	52	K	K	—	—	H	T
Mommila	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Muhos	151	212	265	2	670	25 A	24	—	K	—	—	H	—
Mukkula				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Murtomäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Mustio				0	—	—	55	—	K	—	—	—	T
Mustolan satama				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Muukko				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—
Muurame				0	838	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Muurola	316	317	265	2	726	—	—	—	—	—	—	H	—
Myllykangas				0	851	—	—	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Myllymäki		216	265	1	—	—	—	—	K	—	—	H	T
Myllyoja				0	512	—	—	—	—	—	—	—	T
Mynttilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	496	—	—	—	—	—	—	—	—
Myrskylä				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Myyrmäki	232	232	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Mäkkylä	270	288	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Mäntsälä	220	220	550	2	999	—	—	—	—	—	—	H	—
Mänttä				0	553	—	—	—	K	—	—	—	T
Mäntyharju	457	457	550	2	992	—	159	—	K	—	—	H	T
Mäntyluoto				0	994	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Naantali				0	—	—	20	—	—	—	—	—	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Naarajärvi				0	770	—	—	—	K	—	—	—	T
Nakkila				0	733	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Niemenpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Niinimäki				0	1104	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinisalo				0	668	63 A	22	K	K	—	—	—	T
Niirala		(42)	(265)	(1)	929	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Niirala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Niittylahti				0	697	—	10	—	—	—	—	—	—
Nikkilä		30	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Nivala		97	265	1	825	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Nokia		282	265	1	865	—	120	—	K	—	—	H	T
Nummela				0	328	—	—	—	K	—	—	—	T
Nuppulinna	210	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Nurmes	73	205	265	2	851	25 A	50	K	—	—	—	H	T
Närpiö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ohenmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Olli				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Orimattila				0	—	—	12	—	K	—	—	—	T
Orivesi	297	380	550	3	763	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Orivesi keskusta		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Otanmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Otava		(152)	(265)	(1)	735	—	—	—	K	—	—	—	T
Otavan satama				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Oulainen	427	428	265	3	934	25 A	80	—	K	—	—	H	T
<b>OULU</b>													
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	25 A 63 A	—	—	—	—	Y	—	T
<i>Oulu Oritkari</i>				0	—	63 A	200	—	Y	Y	—	—	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liikenne	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform lenght	Max. Platform lenght	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train lenght (freight traffic)	Power supply	Side loading platform lenght	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
<i>Oulu tavara</i>				0	761	25 A	6	—	—	—	—	—	T
<i>Oulu asema</i>	366	458	550, 265	3	475	600 V, 63 A 25	—	K	—	—	—	H	—
<i>Oulu Tuira</i>				0	759	—	66	—	K	—	—	—	T
<i>Paimio</i>				0	751	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Palopuro</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Palta Oy</i>				0	—	—	45	—	—	—	—	—	T
<i>Paltamo</i>		230	265	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T
<i>Pankakoski</i>				0	390	—	—	—	K Y	—	—	—	T
<i>Parikkala</i>	210	379	265	3	793	25 A	30	K	—	—	—	H	—
<i>Parkano</i>	600	600	550	3	943	25 A	10	—	K Y	—	Y	H	T
<i>Parola</i>	192	196	550	2	920	—	31	—	K	—	—	H	T
<i>Pello</i>		454	265	1	585	25 A	35	—	Y	—	—	H	T
<i>Peltosalmi</i>				0	—	25 A	—	—	K	Y	—	—	T
<i>Peräseinäjoki</i>				0	762	—	16	—	K	—	—	—	T
<i>Pesiökylä</i>		(74)	(265)	(1)	748	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Petäjavesi</i>		142	265	1	762	—	—	—	K	—	—	H	T
<b>PIEKSÄMÄKI</b>													
<i>Pieksämäki asema</i>	332	611	265	4	499	600 V, 63 A 25	5	—	Y	—	—	H	—
<i>Pieksämäki Temu</i>				0	947	25 A 63 A	—	—	K Y	—	Y	—	—
<i>Pieksämäki lajittelu</i>				0	954	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Pieksämäki tavara</i>				0	752	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Pietarsaari</i>				0	494	25 A	—	—	—	—	—	—	T
<i>Pihlajavesi</i>	99	120	550, 265	2	541	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Pihtipudas</i>				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
<i>Piikkiö</i>				0	302	—	—	—	K	—	—	—	T
<i>Pikkarala</i>				0	759	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pitäjänmäki</i>	270	306	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Pohjankuru</i>				0	300	—	—	—	K	Y	—	—	T
<i>Pohjois-Haaga</i>	240	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Pohjois-Louko</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Poikkeus</i>				0	715	—	—	—	—	—	—	—	—





[illegible]

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Seinäjäoki tavara				0	861	25 A	40	—	K	—	—	—	T
Seinäjäoki asema	396	459	550, 265	4	656	400 V, 63 A 25	65	—	Y	—	Y	H	T
Selänpää				0	772	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieppijärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Sievi		(78)	(265)	(1)	743	—	—	—	K	—	—	—	T
Siikamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siilinjärvi	156	360	265	2	703	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Simo		(88)	(265)	(1)	990	—	46	—	K	—	—	—	—
Simpele	272	305	265	3	845	25 A	17	—	K	—	—	H	T
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	176	550	2	513	—	—	—	—	—	—	H	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	703	—	—	—	K	—	—	—	—
Skogby		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Sköldvik				0	929	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Soinlahti				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Sorsasalo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Sukeva	100	239	265	2	625	—	—	—	K	—	—	H	T
Suolahti	(80)	(147)	(265)	(2)	682	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Suonenjoki	250	341	265	3	825	16 A 25 A	—	—	K	—	Y	H	T
Suoniemi				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjä				0	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Syrjämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Säkylä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Säkäniemi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sänkimäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Sääksjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti				0	723	—	18	—	—	—	—	—	T
Tahkoluoto				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T

[illegible]

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
<i>Kupittaa</i>	420	420	550	2	633	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Turku asema</i>	315	466	550	6	756	1500 V, 63 A 25	—	K	—	—	Y	H	T
<i>Turku tavara</i>		(200)	(265)	(1)	383	25 A	10	—	K Y	Y	—	—	T
<i>Turku satama</i>				0	411	63 A	—	—	—	—	—	H	—
<i>Tuupovaara</i>				0	—	—	14	—	K	—	—	—	T
<i>Tuuri</i>		66	550	1	—	—	—	—	K	—	—	H	—
<i>Törmä</i>				0	856	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Törölä</i>				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Uimaharju</i>		98	550	1	808	25 A	—	—	K Y	—	—	H	T
<i>Urkala</i>				0	732	—	8	—	—	—	—	—	—
<i>Utajärvi</i>	163	174	265	2	716	—	25	—	K	—	—	H	T
<i>Utti</i>				0	—	—	101	—	—	—	—	—	T
<i>Uusikaupunki</i>		(66)	(265)	(1)	681	—	—	—	—	—	—	—	T
<i>Uusikylä</i>	120	120	550	2	1385	—	6	—	K	Y	—	—	T
<i>Vaajakoski</i>				0	726	—	14	—	K	—	—	—	T
<i>Vaala</i>	183	236	265	2	1069	25 A	25	—	K	—	—	H	—
<i>Vaarala</i>				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
<i>Vaasa</i>		290	550	1	450	1500 V, 63 A	—	—	—	—	—	H	T
<i>Vahojärvi</i>				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>VAINIKKALA</b>													
<i>Vainikkala tavara</i>				0	1083	25 A	50	K	Y	Y	Y	—	T
<i>Vainikkala asema</i>	482	484	550, 265	3	952	—	—	—	K	—	—	H	T
<i>Vainikkala-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	H	T
<i>Valimo</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Valkeakoski</i>		(44)	(265)	(1)	—	—	54	—	K	—	—	—	T
<i>Valkeasuo</i>				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
<i>Valtimo</i>				0	759	—	—	—	K	—	—	—	T
<i>Vammala</i>	251	251	550	3	841	—	128	—	Y	—	—	H	T
<i>Vanattara</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Vantaankoski</i>	276	276	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Varkaus</i>	180	213	265	2	728	63 A	124	K	K Y	—	—	H	T



## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara-liikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty-laituri	Kuormaus-kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö-liiken-nettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-traffic	Godstrafik
Name	Min. platform length	Max. Platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Vartius				0	1094	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Vartius-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	—	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Venetmäki				0	838	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesanka				0	—	—	8	—	K	—	—	—	—
Vieikki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Vierumäki				0	—	—	92	—	K	—	—	—	T
Vihanti	395	455	265	2	699	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Vihtari	58	103	265	2	551	25 A	134	—	K	—	—	H	T
Viiala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Viinijärvi	136	211	265	2	692	25 A	—	—	—	—	—	H	—
Villähde	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilppula		110	550	1	697	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Vinnilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	846	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	713	—	15	K	—	—	—	—	T
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(110)	(141)	(265)	(2)	638	25 A	—	—	K Y	—	—	—	T
Vuonilahti		94	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Vuonos				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Vuorten-Vuori				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuosaari				0	927	—	—	—	—	—	—	—	T
<b>YKSPIHLAJA</b>													
<i>Ykspihlaja tavara</i>				0	859	—	—	—	K Y	Y	—	—	T
<i>Ykspihlaja väliratapiha</i>				0	1009	63 A	—	—	K Y	Y	—	—	T
Ylistaro		176	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Ylitornio		167	265	1	—	25 A	—	—	—	—	Y	H	—
Ylivalli				0	1013	—	—	—	Y	—	—	—	—
Ylivieska	315	482	265	3	767	63 A 25 A	113	—	K Y	—	Y	H	T

## Beskrivning av Finlands bannät 2013

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavara- liikenne)	Sähkö- virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liiken- nettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform lenght	Max. Platform lenght	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train lenght (freight traffic)	Power supply	Side loading platform lenght	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]			
Yläkoski				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Ylämylly				0	—	—	77	—	K	—	—	—	T
Ylöjärvi				0	714	—	62	—	K	—	—	—	T
Ypykkävaara				0	753	—	—	—	K	—	—	—	T
Äetsä		(157)	(265)	(1)	916	—	—	—	K	—	—	—	T
Ähtäri	85	225	265	2	617	—	—	—	—	—	—	H	—
Ämmänsaari				0	633	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Äänekoski	(35)	(75)	(265)	(2)	860	25 A	14	—	K	—	—	—	T

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyömahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växelarbete
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho	690+468	Seinäjäki – Oulu	Vihanti	K		
Aviapolis		Avp		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Haimoo		Hmo	87+700	Hyvinkää – Karjaa	Vihti	K		
Havukoski		Hvk	18+020	Helsinki asema – Riihimäki	Vantaa	K		
				Vantaankoski-Havukoski				
Jäniskorpi		Jnk	586+856	Seinäjäki – Oulu	Kannus	K		
Kiilinkangas		Kkg	299+490	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Kivistö		Ktö		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Kuninkaanmäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K		
Laajavuori		Lav	14+428	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K		
Leinelä	Lejle	Lnä		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Liminpuro		Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		
Pappilankangas		Pkg	308+633	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartius-rajaa	Paltamo	K		
Ruoneva		Rnv		Seinäjäki – Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl	594+546	Seinäjäki – Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal		Seinäjäki – Oulu	Vihanti	K		
Tikkaperä		Tkp	720+645	Seinäjäki – Oulu	Liminka	K		
Temmesjoki		Tmj		Seinäjäki – Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartius-rajaa	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu	260+100	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Tupos		Tup	736+500	Seinäjäki – Oulu	Kempele	K		
Vehkala	Veckal	Veh		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Viinikkala	Vinikby	Vkl		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Yllikkälä		Yll	268+500	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		

[illegible]

[illegible]



[illegible]

# Trafikeringsföreskrifter för passagerare av Torneå–Haparanda

## FÖRORD/ORIENTERING

Bilaga 3 är föråldrad. Den baserar sig på ett avtal mellan Banförvaltningscentralen (numera Trafikverket, Finland) och Banverket (numera Trafikverket, Sverige), som inte ännu hade förnyats då Nätbeskrivningen gick i tryck. Bilaga 3 uppdateras i sin helhet år 2012, då banarbetena på den svenska sidan av området blir klara. I den här bilagan har en del termer och hänvisningar uppdaterats.

De ursprungliga bestämmelserna formulerades i samarbete mellan svenska Banverkets norra banregion och finska Banförvaltningscentralen. De nuvarande ämbetsverken (Trafikverket i både Sverige och Finland) följer dessa bestämmelser tills ett nytt avtal och nya bestämmelser träder i kraft.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl.

## OMFATTNING

Dessa bestämmelser måste följas vid gränsöverskridande rörelser mellan Torneå och Haparanda samt inom den gemensamma zonen.

## BINDANDE REFERENSER

### Sverige

JvSFS 2008:7	Transportstyrelsen/Handbok JTF/10-Växling Transportstyrelsen/Handbok JTF/3 H – Signaler, system H
--------------	---

### Finland

RVI/363/412/2008	Junan jarrutuskyky sekä jarrujen tarkastus ja koettelu
RVI/301/412/2008	Liikennöinti ilman JKV-veturilaitetta
RVI/1092/412/2009	Liikennöinti ja ratatyö rautatiejärjestelmässä
RVI/295/411/2008	Museoliikenne
RVI/1091/412/2009	Rautatiejärjestelmän opasteista, opastimista ja liikennöintiin liittyvistä merkeistä
RVI/1090/412/2009	Viestintä rautatiejärjestelmässä
RVI/725/412/2008	Tavaravaunujen suurimmasta sallitusta kuormasta, junapainosta ja junan kokoonpanosta

## DEFINITIONER

<b>Gemensam zon</b>	Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellansignalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832
<b>Gränsöverskridande rörelse</b>	Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen.
<b>Anordning</b>	Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling.
<b>Tillstånd</b>	Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.
<b>Svensk anordning</b>	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige.
<b>Finsk anordning</b>	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland.

## ALLMÄNT

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

## GRÄNSÖVERSKRIDANDE RÖRELSE HAPARANDA – TORNEÅ – HAPARANDA

### Allmänt

Växlingsrörelser sker enligt den finska föreskriften RVI/1092/412/2009 som "växling", samt enligt den svenska föreskriften JvSFS 2008:7 JTF/10 som "växling" eller "småfordonsväxling".

### Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

### Haparanda–Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklararen Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

#### **Torneå–Haparanda**

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

### **ARBETE INOM DEN GEMENSAMMA ZONEN**

#### **Allmänt**

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

#### **Svensk personal**

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

#### **Finsk personal**

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

### **SÄKERHETSSAMTAL OCH DOKUMENTATION**

#### **Säkerhetssamtal**

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabellen i punkt 1.5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i punkt 1.6.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

#### **Dokumentation med mera**

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

#### **RESERVATION AV GEMENSAM ZON**

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

#### **STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET**

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

#### **OLYCKSHANTERING**

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

#### **1.1 SIGNALER OCH SIGNALMEDEL**

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

##### **Handsignaler**

Svensk växling använder handsignaler enligt JvSFS 2008:7/10, oavsett om handsignaleringen sker på den svenska eller finska sidan.

Finsk växling använder handsignaler enligt RVI/1091/412/2009, oavsett om handsignaleringen sker på den finska eller svenska sidan.

Signalen "stopp" gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.



### Riktning Haparanda–Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvuddvärgsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"

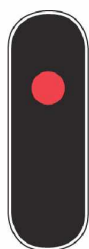


"Rörelse tillåten –  
kontrollera hinderfrihet "



"Rörelse tillåten –  
kontrollera växlar  
och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697

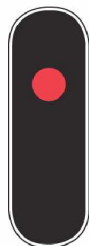


"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera växlar  
och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten "

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Stopp"

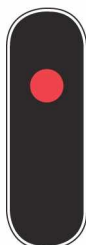


"Kör varsamt"

Riktning Torneå–Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Väliopastin 6/3, km 1311.012



"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera  
växlar och hinderfrihet"

## 1.2 HASTIGHETSTAVLOR

Enligt RVI/1092/412/2009

Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H



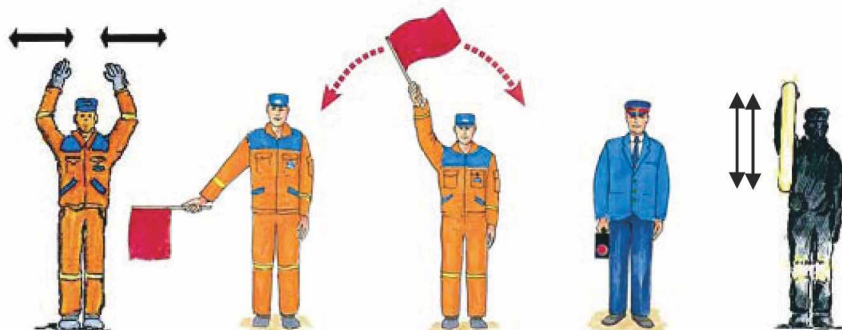
Största tillåtna hastighet  
(*exemplet visar max 30 km/h*)



Största tillåtna hastighet  
(*exemplet visar max 30 km/h*)

### 1.3 STOPPSIGNALERING

Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H

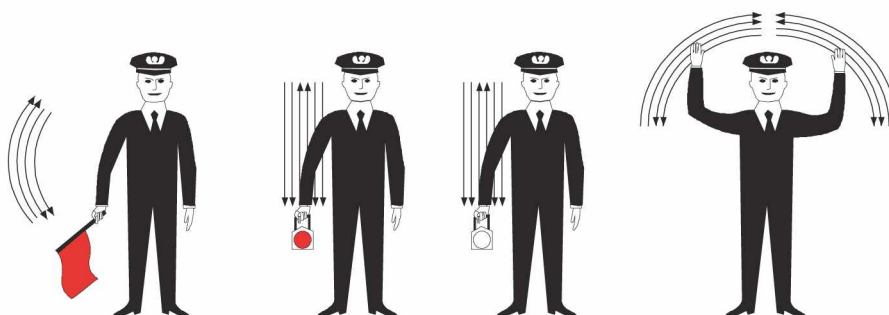


Betydelse: Stopp

Enligt RVI/1092/412/2009

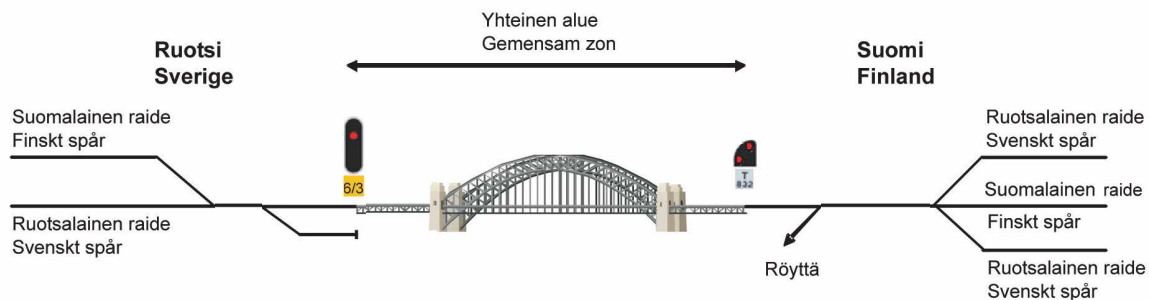


Betydelse: Stopp



Betydelse: Fara (nödstopp)

#### 1.4 SKISS ÖVER OMRÅDET HAPARANDA –TORNEÅ



#### 1.5 ÖVERSÄTTNINGSTABELL

Svenska	Finska
Växling	Vaihtotyö
Arbete	Ratatyö
Reserverad zon	Varaus
Upphävande	Peruuttaminen
Tågklarerare	Junasuorittaja
Trafikledning	Liikenteenohjaus
Station	Asema
Fara	Vaara
Stoppsignal	Seis-opaste
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen
Signal	Opastin/opaste
Repetera	Toistaa
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty

## 1.6 EXEMPEL PÅ FRASEOLOGI

### Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

Sve: *Tågklareraren \_\_\_\_\_, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.*

Fin: *Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.*

### Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: *Tågklareraren \_\_\_\_\_, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.*

Fin: *Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.*

### Upphävande av reserverad zon

Sve: *Tågklareraren \_\_\_\_\_, upphävande reserverad zon \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_*

Fin: *Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varauksen peruuttaminen välille \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_*

### Reservering av zon på grund av fara

Sve: *Tågklareraren \_\_\_\_\_, Fara Haparanda – Torneå.*

Fin: *Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, vaara Haaparanta – Tornio,*

### Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: *Tågklareraren Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)*

Fin: *Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/tai (kahdeksan-kolme) ja/tai ( kuusi-kahdeksan )*

### Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: *Tågklareraren Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)*

Fin: *Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin  
(T kahdeksan-kolme-kaksi )*

### Rätt uppfattat

Sve: *Rätt uppfattat*

Fin: *Oikein ymmärretty*

### Repetera

Sve: *Repetera*

Fin: *Toista*



## Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

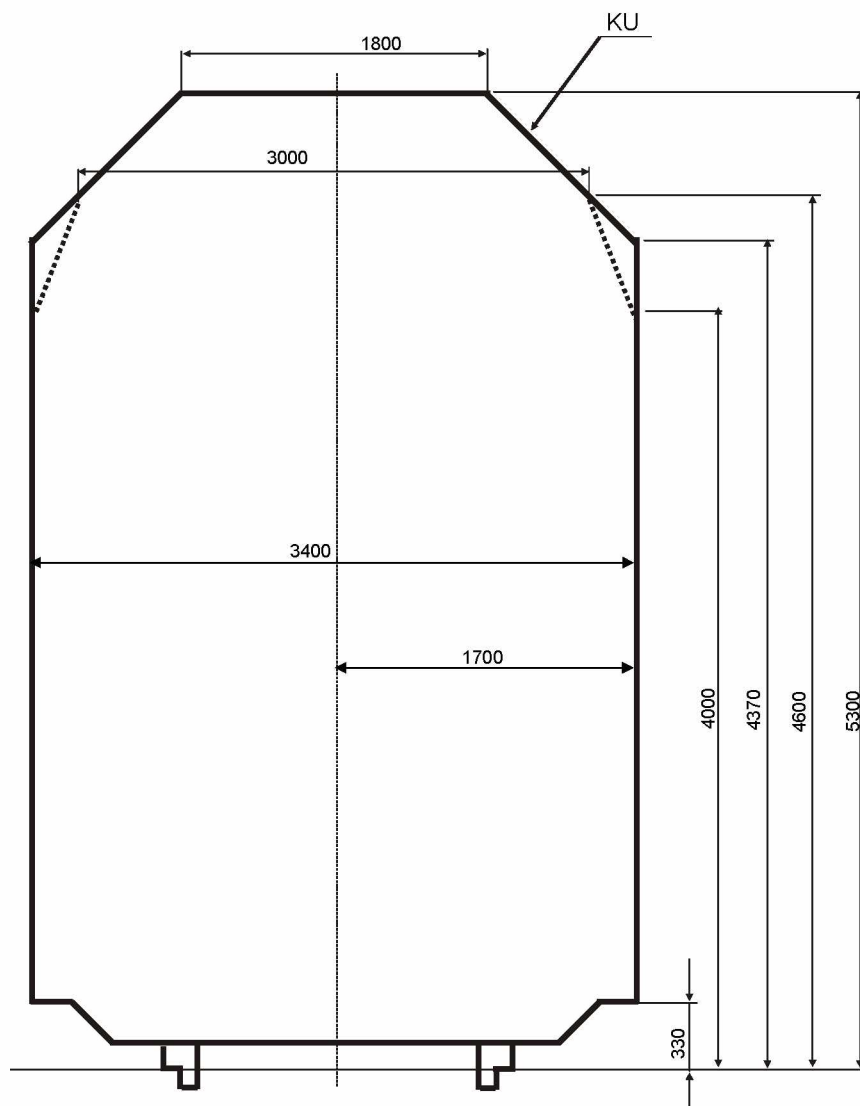


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

### Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

#### **Begränsningar avseende lastprofilen**

De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors station – Böle station – Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

#### **Transporter som överstiger lastprofilen**

Lastbilar som överstiger lastprofilen, samt deras släpvagnar och containrar, får transporteras separat på bestämda banavsnitt enligt bestämda villkor som anges i transporttillståndet. Transporter som överstiger lastprofilen får transporteras på de banavsnitt som anges i beskrivningen av bannätet enligt villkor som baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.

## Normalsektionen för fria rummet

Formen och måttet för normalsektionen för det fria rummet (ATU) på ett rakt spår, på en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom på elektrifierade spår visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. I punkt 2 "Bangeometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RATO) beskrivs utvidgningarna av normalsektionen för det fria rummet i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner.

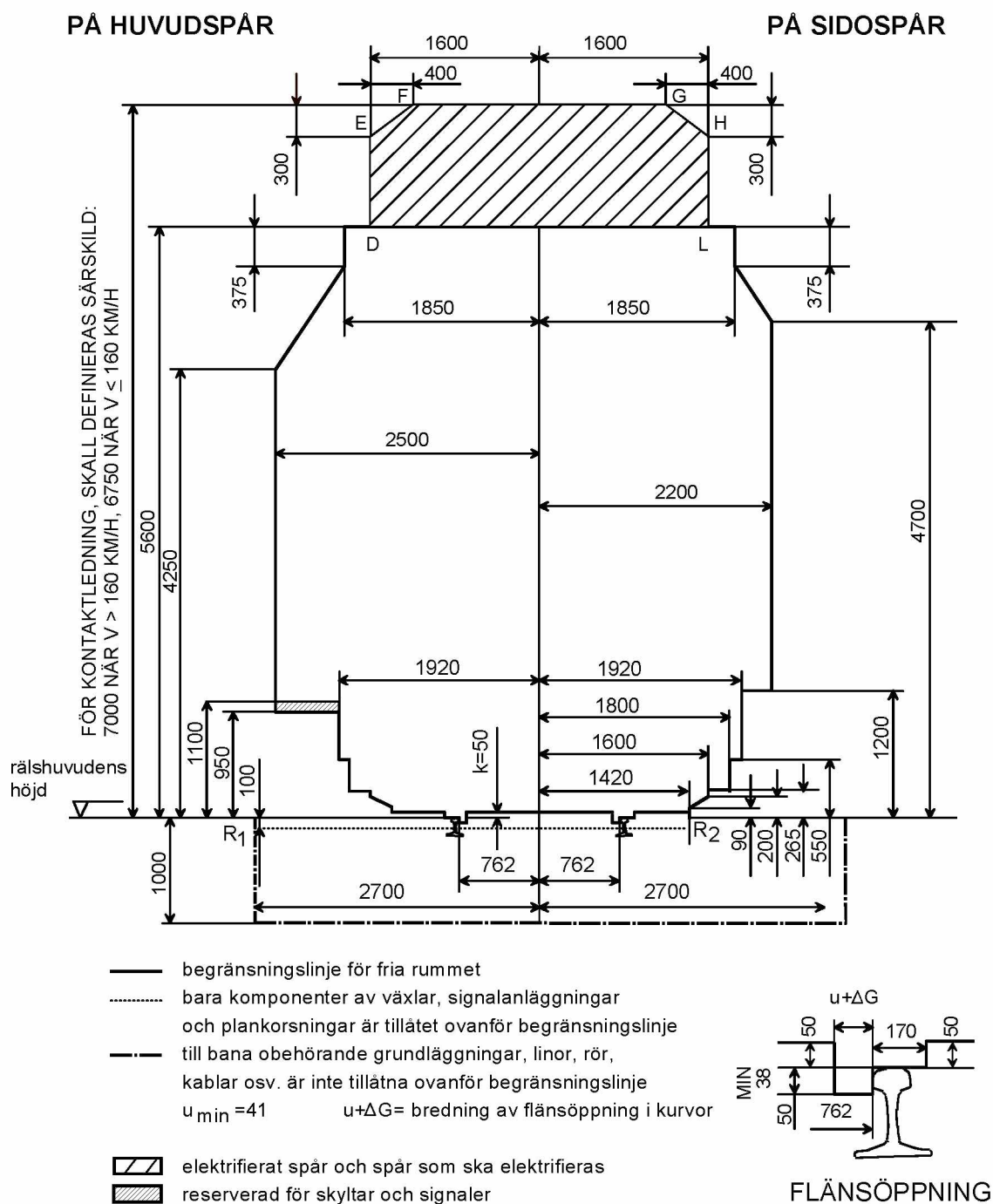


Bild 1. Huvudmått för normalsektionen för det fria rummet

### **Den egentliga genomfartssektionen**

Den ATU som beskrivs på föregående skall tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

## Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

### Indelning av banorna i klasser

Beroende på överbyggnaden indelas banorna enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i klasser

Banklass		Överbyggnad		
Trafikverket överbyggnadsklass	Överbyggnadsklass SFS-EN 15528	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B <sub>1</sub>	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B <sub>2</sub>	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C <sub>1</sub>	D4 /E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C <sub>2</sub>	D4/E4	54 E1	betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Överbyggnadsklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens överbyggnadsklasser redovisas även i bild 1.

### Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har rätt att begränsa de högsta tillåtna axeltrycken och hastigheterna enligt banans skick.



Tabell 2. Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Helsinki– Riihimäki								
Helsinki asema–Pasila asema	C <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	80	80	80	80	80	–
Pasila asema– Tikkurila läntisin raide	D	E <sub>4</sub>	160	160	120	120	100	100
Pasila asema– Tikkurila läntinen keskiraide	D	E <sub>4</sub>	160	160	120	120	100	100
Pasila asema– Tikkurilan itäinen keskiraide	D	E <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	100
Pasila asema– Tikkurilan itäisin raide	D	E <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	100
Tikkurila– Kerava asema läntisin raide	D	E <sub>4</sub>	200	200	120	120	100	100
Tikkurila– Kerava asema läntinen keskiraide	D	E <sub>4</sub>	200	200	120	120	100	100
Tikkurila– Kerava asema itäinen keskiraide	D	E <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	100
Tikkurila– Kerava asema itäisin raide	D	E <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	100
Kerava asema– Kytömaa läntisin raide	D	E <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	100
Kerava asema– Kytömaa läntinen keskiraide	D	E <sub>4</sub>	200	200	120	120	100	100

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Kerava asema– Kytömaa itäinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema– Kytömaa itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kytömaa– Kyrölä	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola itäinen raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Purola– Riihimäki asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
<b>Riihimäki– Tampere</b>								
Riihimäki asema– Sääksjärvi	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi– Tampere tavara läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi– Tampere tavara keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi– Tampere tavara itäinen raide	D	E4	100	100	100	100	100	100
Tampere tavara– Tampere asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
<b>Kerava– Sköldvik</b>								
Kytömaa– Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	–
<b>Olli–Porvoo 3)</b>	A	C4	35	50	35	20	–	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
<b>Kerava– Vuosaari</b>								
Kerava asema– Vuosaari	D	D4	–	–	80	80	80	80
<b>Helsinki– Turku satama</b>								
Helsinki asema– Leppävaara	D	D4	120	120	120	120	100	–
Leppävaara– Kirkkonummi	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Kirkkonummi– Karjaa	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	–
Karjaa– Pohjankuru	D	D4	160	200	120	120	100	–
Pohjankuru– km 103,6	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	–
km 103,6–km 116,0	C <sub>2</sub>	D4	160	200	120	120	100	–
km 116,0–km 121,3	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 121,3–km 158,0	C <sub>2</sub>	D4	160	200	120	120	100	–
km 158,0– Turku asema	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	–
Turku asema– Turku satama	C <sub>1</sub>	D4	40	40	40	40	40	–
<b>Huopalahti– Vantaankoski</b>	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
<b>Turku– Uusikaupunki</b>								
Turku asema– Raisio (km 207,4)	C <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	60	–
Raisio (km 207,4)– Uusikaupunki	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	–
<b>Raisio– Naantali</b>	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
<b>Uusikaupunki– Hangonsaari</b>								
Uusikaupunki– km 269,0	C <sub>1</sub>	D4	–	–	30 2)	30 2)	30 2)	–
km 269,0–km 269,7	B <sub>1</sub>	D4	–	–	30 2)	30 2)	30 2)	–
km 269,7– Hangonsaari	C <sub>1</sub>	D4	–	–	30 2)	30 2)	30 2)	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
<b>Hyvinkää– Karjaa</b>								
Hyvinkää–km 133,1	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
km 133,1– Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	–
Kirkniemi–km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2– Karjaa	C <sub>1</sub>	E4	80	80	80	80	80	60
<b>Lohja– Lohjanjärvi</b>	B <sub>1</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
<b>Karjaa–Hanko</b>								
Karjaa–km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7– Hanko- Pohjoinen	C <sub>1</sub>	E4	60	60	60	60	60	60
Hanko- Pohjoinen– Hanko asema	B <sub>1</sub>	D4	35	35	35	35	35	35
<b>Toijala–Turku</b>								
Toijala–km 268,5	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 268,5–km 269,3	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 269,3– Turku	D	D4	100	100	100	100	100	–
<b>Toijala– Valkeakoski</b>	C <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
<b>Lielähti– Kokemäki</b>	C <sub>1</sub>	E4	140	140	120	120	100	60
<b>Kokemäki– Pori</b>								
Kokemäki– Harjavalta	D	E4	140	140	120	120	100	100
Harjavalta–Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
<b>Pori– Mäntyluoto</b>	C <sub>1</sub>	E4	70	70	70	70	70	50
<b>Mäntyluoto– Tahkoluoto</b>	B <sub>2</sub>	D4	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	–
<b>Pori– Ruosniemi</b>	B <sub>1</sub>	D4	–	–	20 2)	20 2)	20 2)	–
<b>Kokemäki– Rauma</b>	D	E4	100	100	100	100	100	80
<b>Tampere– Seinäjoki</b>								
Tampere asema–Lielähti	D	E4	120	120	120	120	100	80

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Lielähti– Seinäjäki asema	D	D4	200	200	120	120	100	–
Niinisalo– Parkano– Kihniö								
Niinisalo– Parkano	A	C4	30	30	30	30	–	–
Parkano– Kihniö	A	C4	30	30	30	30	–	–
Tampere– Jyväskylä								
Tampere Järvensivu– Orivesi pohjoinen raide	D	E4	140	140	120	120	100	100
Tampere Järvensivu– Orivesi eteläinen raide	C <sub>2</sub>	E4	140	140	120	120	100	100
Orivesi–km 287,4	D	E4	120	140	120	120	100	80
km 287,4– Jämsänkoski	D	D4	160	160	120	120	100	80
Jämsänkoski– km 308,2	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 308,2–km 312,6	C <sub>1</sub>	D4	160	160	120	120	100	–
km 312,6–km 329,7	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 329,7–km 332,8	C <sub>1</sub>	D4	160	160	120	120	100	–
km 332,8– Jyväskylä km 340,0	D	D4	160	160	120	120	100	–
Jämsä– Kaipola	B <sub>1</sub>	D4	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	50 2)
Jyväskylä– Pieksämäki								
Jyväskylä– Pieksämäki asema	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
Orivesi– Seinäjäki								
Orivesi– Haapamäki	B <sub>1</sub>	D4	100	100	100	70	50	–
Haapamäki– Pihlajavesi	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	–



Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Pihlajavesi– Seinäjoki	B <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	100	100	100	60	50	–
Vilppula– Mänttä	B <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	50	50	50	50	50	–
Seinäjoki– Kaskinen								
Seinäjoki–km 452,0	B <sub>1</sub> 1)	D <sub>4</sub>	80	80	80	60	50	–
km 452,0–km 530,0	B <sub>1</sub> 1)	D <sub>4</sub>	60	60	60	50	40	–
km 530,0– Kaskinen	B <sub>1</sub> 1)	D <sub>4</sub>	80	80	80	60	50	–
Seinäjoki– Vaasa	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	–
Vaasa– Vaskiluoto	A	C <sub>4</sub>	–	–	30 2)	30 2)	30 2)	–
Seinäjoki– Oulu								
Seinäjoki asema–Lapua	D	D <sub>4</sub>	140	140	120	120	100	–
Lapua–km 551,1	D	D <sub>4</sub>	200	200	120	120	100	–
km 551,1–km 553,1	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	70	70	70	70	70	–
km 553,1–Oulu asema	D	D <sub>4</sub>	140	140	120	120	100	–
Pännäinen– Pietarsaari	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	60	60	60	60	60	–
Pietarsaari– Alholma	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Kokkola– Ykspihlaja	B <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	35	35	35	35	35	–
Tuomioja– Raahe	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	80	80	80	80	80	–
Raahe– Rautaruukki	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Oulu–Laurila								
Oulu asema– Laurila	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	140	140	120	120	100	–
Kemi–Ajos	B <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	–
Laurila– Kemijärvi								
Laurila–Koivu	D	D <sub>4</sub>	140	140	120	120	100	–
Koivu– Rovaniemi	D	D <sub>4</sub>	120	120	120	120	100	–
Rovaniemi– Misi	C <sub>2</sub>	D <sub>4</sub>	100	100	100	100	100	–
Misi–km 1037,1	C <sub>1</sub>	D <sub>4</sub>	100	100	100	100	100	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
km 1037,1– Kemijärvi	B <sub>1</sub>	D4	100	100	100	60	50	–
<b>Kemijärvi– Kellosekä</b>								
Kemijärvi– Isokylä	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
Isokylä– Kellosekä	A	C4	50	50	50	40	–	–
<b>Laurila– Tornio-raja</b>								
Laurila–Tornio asema	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Tornio asema– Tornio-raja	C <sub>1</sub>	D4	40	40	40	40	40	–
<b>Tornio–Röyttä</b>	B <sub>1</sub>	D4	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	–
<b>Tornio–Kolari</b>								
Tornio–km 885,6	B <sub>2</sub>	D4	100	100	80	80	80	–
km 885,6– Kolari	D	D4	100	100	80	80	80	–
<b>Kerava– Hakosilta</b>								
Kytömaa– Hakosilta	D	D4	200	220	120	120	100	100
<b>Riihimäki– Kouvola</b>								
Riihimäki asema– Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	–
Hakosilta– Lahti	D	D4	160	200	120	120	100	80
Lahti–Kouvola asema	D	D4	200	200	120	120	100	100
<b>Lahti–Heinola</b>	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	–
<b>Lahti–Mukkula</b>	B <sub>1</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
<b>Lahti–Loviisan satama</b>	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	–
<b>Kouvola– Pieksämäki</b>								
Kouvola asema–km 245,9	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 245,9– Otava	D	D4	160	200	120	120	100	–
Otava– Pieksämäki asema	D	D4	140	140	120	120	100	–
<b>Mynttilä– Ristiina</b>	A	C4	50	50	50	35	20	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Otava–Otavan satama	B <sub>1</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Pieksämäki– Kontiomäki								
Pieksämäki asema–Kuopio	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
Kuopio–Iisalmi	D	D4	140	140	120	120	100	–
Iisalmi– Murtomäki	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
Murtomäki– Kajaani	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
Kajaani– Kontiomäki	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
Kajaani– Lamminniemi	B <sub>1</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Suonenjoki– Iisvesi	B <sub>1</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Murtomäki– Otanmäki	A	C4	–	–	50 2)	40 2)	–	–
Murtomäki– Talvivaara	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Kouvola– Kuusankoski								
Kouvola asema– Kuusankoski	C <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
Iisalmi– Ylivieska								
Iisalmi–km 555,8	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
km 555,8–km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 613,1– Ylivieska	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Pyhäkumpu erk. vh– Pyhäkumpu	B <sub>1</sub>	D4	35	35	35	35	35	–
Kontiomäki– Vartius								
Kontiomäki– Vartius- raja	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Kontiomäki– Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	–	–
Siilinjärvi– Viinijärvi	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	–
Sysmäjärvi– Vuonos	B <sub>2</sub>	D4	–	–	35 2)	35 2)	35 2)	–
Haapamäki– Jyväskylä	B <sub>1</sub>	D4	100	100	100	70	50	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Jyväskylä- Äänekoski	C <sub>1</sub>	D4	100	100	100	100	100	–
Äänekoski- Haapajärvi								
Äänekoski- Saarijärvi	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Saarijärvi- Haapajärvi	A	C4	60	60	60	40	–	–
Kouvola- Kotka								
Kouvola tavara- Juurikorpi läntinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Kouvola Oikoraide- Inkeroinen itäinen raide	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Inkeroinen- Juurikorpi itäinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Juurikorpi- Paimenportti	D	D4	120	120	120	120	100	–
Paimenportti- Kotka asema	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Kotka asema- Kotkan satama	C <sub>1</sub>	D4	35	35	35	35	35	–
Kotka Hovinsaari- Kotka Mussalo	C <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
Juurikorpi- Hamina	C <sub>1</sub>	D4	100	100	100	100	100	–
Luumäki- Vainikkala	D	D4	120	140	120	120	100	80
Lappeenranta- Mustolan satama	C <sub>1</sub>	D4	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	–
Imatra tavara- Imatrankoski- raja	D	D4	50	50	50	50	50	–
Kouvola- Joensuu								
Kouvola asema- Luumäki	D	D4	200	200	120	120	100	100
Luumäki-km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 395,5- Säkäniemi	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	–

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Säkäniemi– Joensuu Sulkulahti	D	D4	140	140	120	120	100	–
Joensuu Sulkulahti– Joensuu asema	C <sub>1</sub>	D4	90	90	90	90	90	–
<b>Niirala– Säkäniemi</b>								
Niirala raja– Säkäniemi	D	D4	100	100	100	100	100	–
<b>Joensuu– Ilomantsi</b>								
Joensuu Sulkulahti– Heinävaara	B <sub>2</sub>	D4	60	60	60	60	60	–
Heinävaara–km 660,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 660,4–km 664,1	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	–	–
km 664,1–km 678,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 678,4–km 683,8	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	–	–
km 683,8–km 687,9	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 687,9–km 692,5	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	–	–
km 692,5– Ilomantsi	A	C4	50	50	50	40	–	–
<b>Pieksämäki– Joensuu</b>								
Pieksämäki– Varkaus	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Varkaus– Joensuu asema	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
<b>Varkaus– Kommila</b>	B <sub>2</sub>	D4	50	50	50	50	50	–
<b>Huutokoski– Savonlinna</b>	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
<b>Savonlinna– Parikkala</b>	B <sub>2</sub> 1)	D4	110	110	110	90	80	–
<b>Joensuu– Nurmes</b>								
Joensuu asema– Uimaharju	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Uimaharju– Lieksa	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	–
Lieksa–Nurmes	B <sub>2</sub>	D4	110	110	110	90	80	–



Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik- verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor- vagnståg	16 t	20 t	22,5 t	25 t
Lieksa– Pankakoski	A	C4	–	–	30 2)	30 2)	20 2)	–
Nurmes– Kontiomäki								
Nurmes– Porokylä	B <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Porokylä– Vuokatti	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	–
Vuokatti– Kontiomäki	B <sub>1</sub>	D4	80	80	80	60	50	–
Vuokatti– Lahnaslampi	B <sub>2</sub>	D4	–	–	50 2)	50 2)	50 2)	–
Oulu– Kontiomäki								
Oulu Nokela– Utajärvi	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Utajärvi–km 878,2	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	–
km 872,2– Paltamo	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	–
Paltamo– Kontiomäki	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	–

1) Begränsning på grund av broar, se bilaga 10

2) Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

3) Järnvägsverkets föreskrift/museitrafik 295/411/2008

### Övertunga transporter

- 1) En vagn, vars axeltryck överskrider det största angivna axeltrycket för de olika banavsnitten i tabellen i Nätbeskrivningens kapitel 3.3, är övertung för ifrågavarande banavsnitt
- 2) Lasten enligt lasttabellen för vagnarna får inte avsiktligt överskridas. Överlasten måste lossas vid första möjliga trafikplats, om lastvikten är mer än 5 % högre än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 22,5 t och mer än 2 % högre än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 25 t.
- 3) Överlastade inrikes vagnar eller vagnar i den östliga samtrafiken får transporteras med högst följande hastigheter då det största axeltrycket är 22,5 t:

Överbyggnadsklass	Axeltryck högst t	Hastighet km/h
A (1)	225 (1)	20 (1)
B1	235	35
B2	235	50
C1, C2, D	235	80

- 1) På banor och sidospår i överbyggnadsklass A får man endast tillfälligt transportera enskilda övertunga vagnar vars axeltryck överskrider 20 t men inte 22,5 t med en hastighet av 20 km/h. På banor och sidospår i överbyggnadsklass A är det förbjudet att trafikera med axeltryck som överskrider 22,5 t.

- 4) Övertunga vagnar måste transporteras enligt bestämmelserna för specialtransporter. Vagnarnas hjulsatser och den övriga underredskonstruktionen måste granskas före transport.
- 5) Tillfällig transport av övertunga vagnar kan komma på fråga vid ett sporadiskt behov. En tillfällig, övertung transport måste meddelas till banhållaren så att sk icket av banans överbyggnad kan följas upp.
- 6) Transportvillkoren för övertunga vagnar, med ett axeltryck på högst 24,5 t och som följer rysk standard, finns upptagna i den gällande Beskrivningen av bannätet. Trafikering på banor och spår i överbyggnadsklass A är förbjuden.
- 7) Övertunga transporter som inte angivits under punkterna 3, 4 och 5, och som saknar transporttillstånd av permanent karaktär, hanteras som specialtransporter.

### Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

	Överbyggnadsklass					
	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	D
<b>Rakt spår</b>						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>
<b>Avvikande spår</b>						
Korta växlar R = 165 m	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck är över 22,5 t	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, axeltryck högst 22,5 t	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, axeltryck över 22,5 t	—	—	—	80 <sup>2)</sup>	80 <sup>2)</sup>	80 <sup>2)</sup>
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
<b>Växel utan säkerhetsskydd</b>						
Rakt och avvikande spår	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>

1) Har utmärkts med hastighetsmärken

2) Hastighet enligt banans högsta hastighet, dock högst 80 km/h då ATP-systemet inte visar någon hastighetsbegränsning.

Päälysrakenneluokka Överbyggnadsklass Superstructure Category	ei sähköistetty icke-elektrifierad non-electrified	sähköistetty elektrifierad electrified	kiskotus räler rails	pölkkyt slippar sleepers	tukikerros ballast ballast
A	—		K30, K33	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B <sub>1</sub>	—		K43, K60, K54 E1, 60 E1	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B <sub>2</sub>	—	—	K43, K60	puu, betoni trä, betong wooden, concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast
C <sub>1</sub>	—	—	54 E1	puu, betoni trä, betong wooden, concrete < 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
C <sub>2</sub>	—	—	54 E1	betoni betong concrete > 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
D	—	—	60 E1	betoni betong concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast

..... Ei liikennöintiä  
Trafikeras inte  
No traffic

— Museorata  
Museibana  
Museum line

— Rakenteilla  
Under byggnad  
Under construction

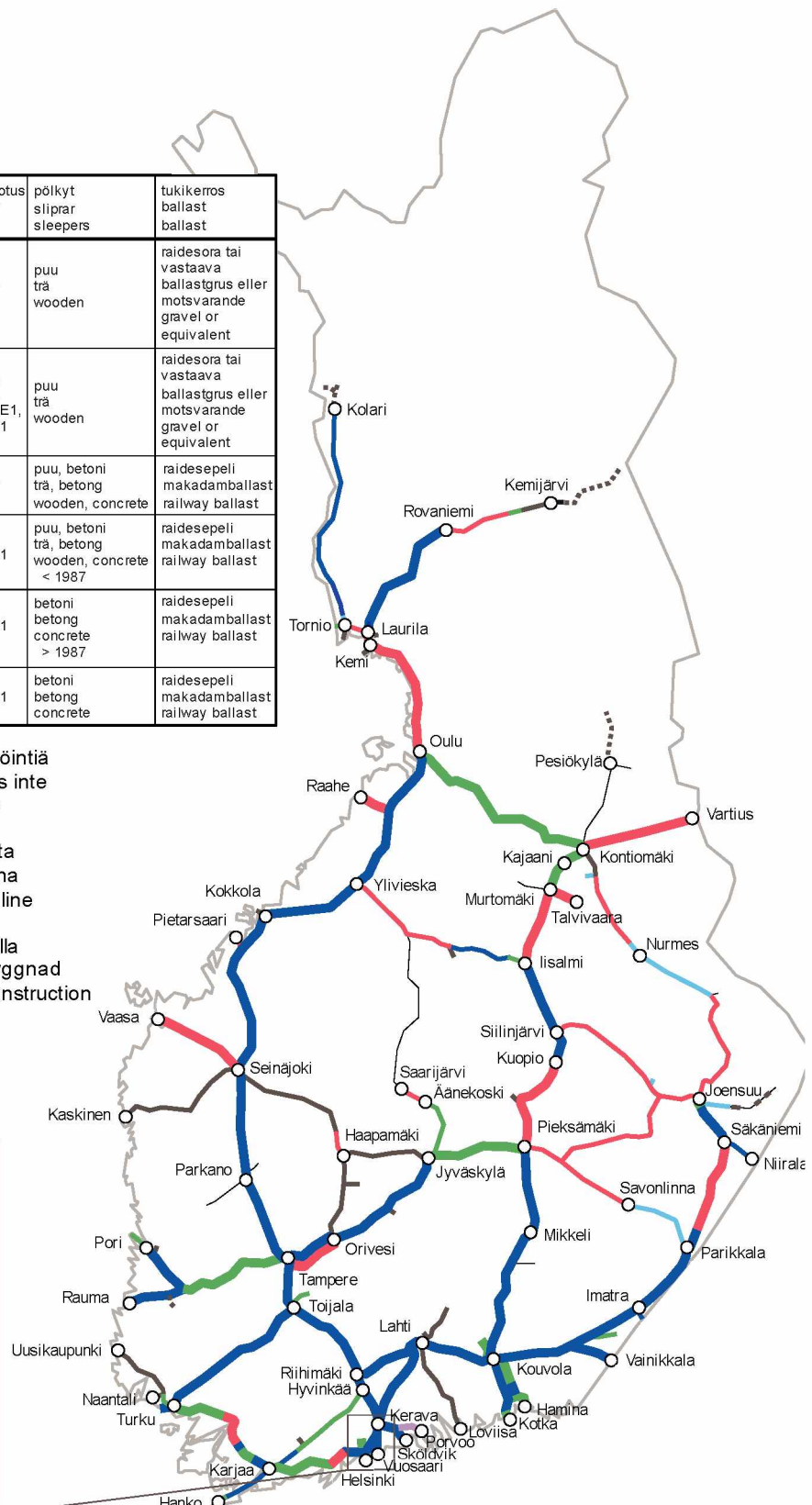
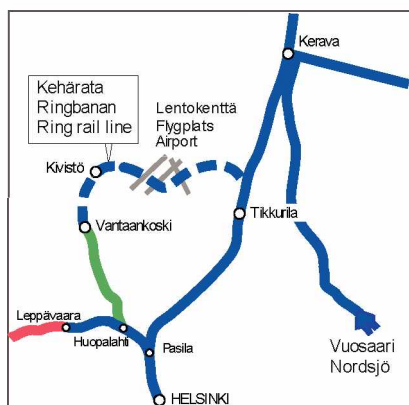


Bild 1.

Banklasserna och elektrifieringen av banorna.

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga. De banavsnitt där man inte tillämpar något av de säkerhetssystem som bilderna visar styrs manuellt av tågklarerarna.





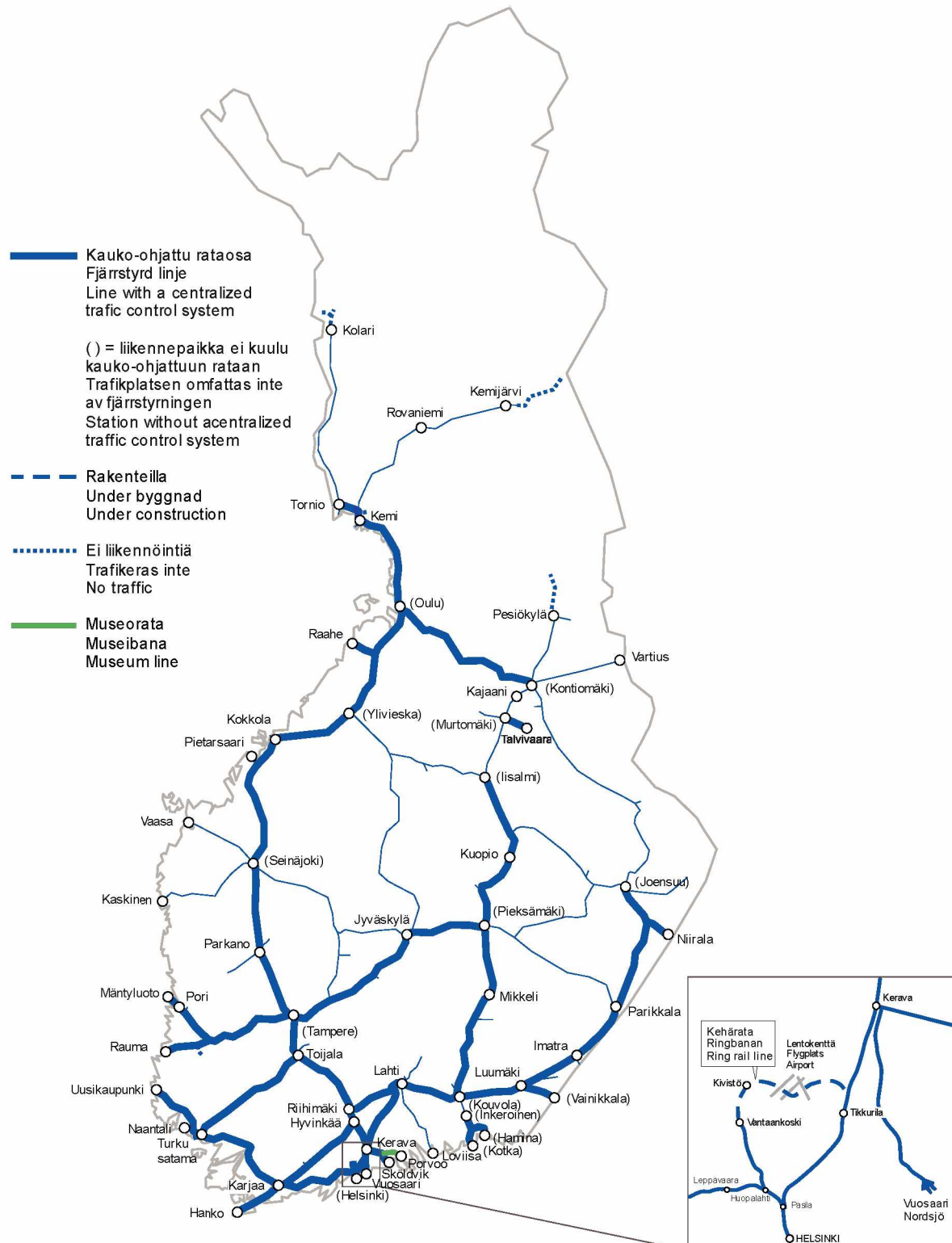
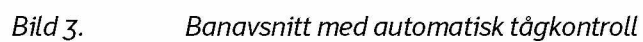


Bild 2. Fjärrstyrd banavsnitt





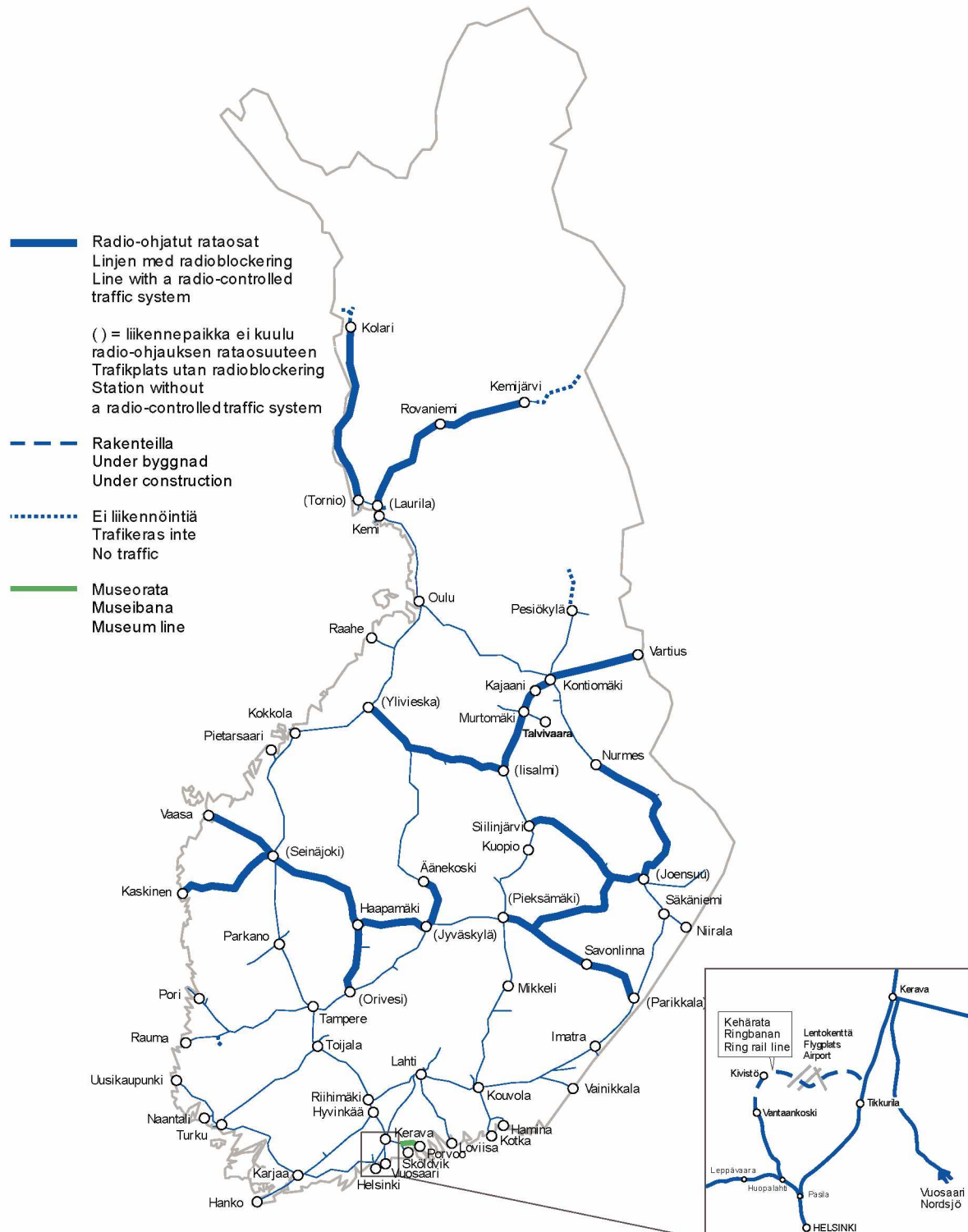


Bild 4. Banavsnitt med radiostyrning

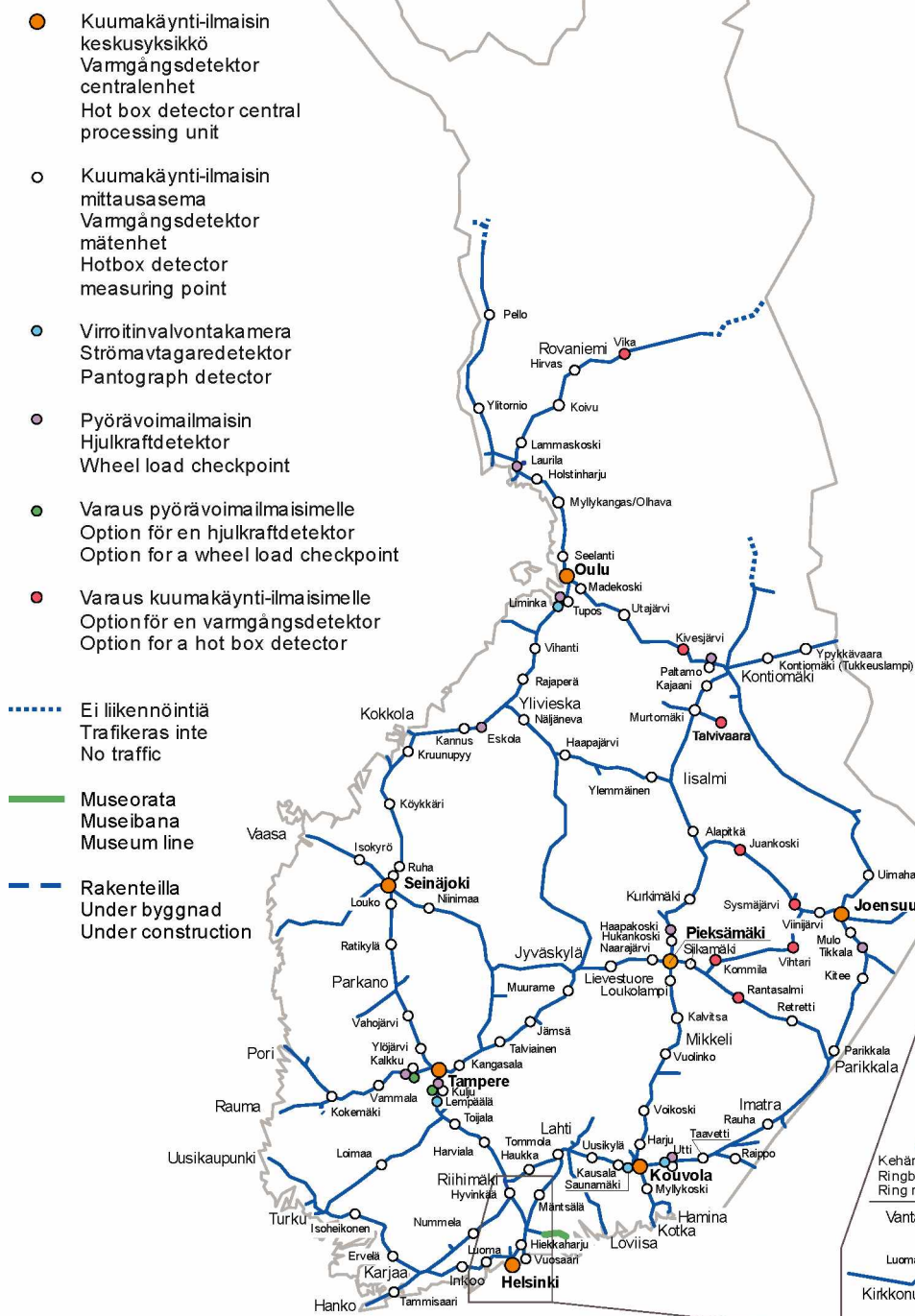


Bild 5. Övervakningssystem för rullande materiel

## Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Banavsnit	Plats	Kilometerintervall	Hastighetsbegränsning
Helsingfors–Riihimäki	Jokela	47+950–49+950	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Kervo–Sköldvik	Kervo	30+700–31+650	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Kervo–Sköldvik	Nickby	38+850–40+160	alla tåg 40 km/h
Toijala–Åbo	Loimaa	208+000–210+600	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Toijala–Åbo	Åbo	271+900–273+700	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Seinäjäki–Kaskö	Kurikka	450+500–452+000	alla tåg 40 km/h
Seinäjäki–Oulu	Liminka	726+900–729+200	≥ 3000 tonnin junat 50 km/h
Seinäjäki–Uleåborg	Limmingo	726+900–729+200	<u>tåg</u> > 3000 ton 50 km/h
Riihimäki–Kouvola	Hollola	116+200–118+500	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Riihimäki–Kouvola	Lahtis	125+000–125+400	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Riihimäki–Kouvola	Koria	182+900–186+400	<u>tåg</u> > 3000 ton 30 km/h
Kouvola–Kotka	Myllykoski	201+500–203+100	<u>tåg</u> > 3000 ton 40 km/h
Uleåborg–Kontiomäki	Uleåborg	762+800–763+800	<u>tåg</u> > 3000 ton 45 km/h
Uleåborg–Kontiomäki	Muhos	786+000–790+000	<u>tåg</u> > 3000 ton 60 km/h
Kervo–Lahtis	Träskanda	35+800–36+200	<u>godståg</u> > 3000 ton 40 km/h
Joensuu–Viinijärvi	Joensuu	631+100–631+700	<u>godståg</u> > 3000 ton 40 km/h

## Maximal hastighet i tunnlär

I denna tabell finns tunnlarna med hastighetsbegränsning. I övriga tunnlär används den hastighet som gäller för respektive banavsnitt.

Tabell 1. Maximal hastighet i tunnlär.

Tunnel	Km-position	Maximal hastighet [km/h]		
		1-vånings	2-vånings	Sm3
Helsingfors-Karis				
Lillgård	46+790–46+977	160	120	180
Riddarbacken	47+770–48+043	160	120	180
Karis-Salo				
Bäljens	88+924–89+222	160	140	200
Köpskog	90+492–90+535	160	140	200
Åminne	92+391–92+492	160	140	200
Högbacka	94+365–94+565	160	140	200
Kaivosmäki	113+961–114+060	160	140	200
Haukkämäki	114+304–114+740	160	140	200
Harmaämäki	115+150–115+415	160	140	200
Lemunmäki	125+820–126+595	160	160	180
Märjänmäki	126+940–128+180	160	160	180
Lavianmäki	137+720–138+302	160	160	180
Tottola	139+084–139+615	160	120	180
Salo-Åbo				
Halikko	150+207–150+393	160	140	200
Pepallonmäki	152+420–152+951	160	140	200
Orivesi-Jyväskylä				
Keljonkangas II	335+301–335+526	140	140	140



## Restriktioner till följd av broar

På de viktbegränsade broar som omnämns nedan råder följande restriktioner för rullande materiel i fråga om axeltryck och hastighet. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av utsatta hastighetsmärken.

### *Viktbegränsade broar*

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Savonlinna:
  - Begränsning av axeltryck 22,5 ton
  - Högsta tillåtna hastighet på bron 20 km/h.
- 2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyröälv, Nenätönjoki å, Kainastonjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö.
  - Begränsning av axeltryck 22,5 ton
  - Högsta tillåtna hastigheten på bron är 60 km/h om inte lägre hastighet anges separat.

De nämnda axeltrycken får inte överskridas, utan överlast måste lossas vid den trafikplats där överlasten konstateras.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard, som endast får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

### *Öppningsbara broar*

Tabell 1. Restriktioner till följd av öppningsbara broar.

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo bro	Karis–Hangö	50
Kyrönsalmi bro	Nyslott–Parikkala	20 <sup>1</sup>
Pirttiniemi bro	Pieksämäki–Joensuu	40 <sup>2</sup>
Bron vid Taipale kanal	Pieksämäki–Joensuu	30 <sup>2</sup>
Bron vid Pielisjoki å	Pieksämäki–Joensuu, Joensuu–Nurmes	50
Uimasalmi bro	Joensuu–Nurmes	60
Tahkoluoto bro	Mäntyluoto–Tahkoluoto	50

<sup>1</sup> Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

<sup>2</sup> Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.

## Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2013

I den här bilagan presenteras en uppskattning över de banarbeten som genomförs under tidtabellspanen 2013 och vilka eventuellt påverkar trafiken. Uppgifterna i bilagorna kan justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. En uppdaterad lista publiceras på Trafikverkets webbplats <http://www.liikennevirasto.fi>.

Tabell 1. Banarbeten under 2013.

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
<b>SÖDRA FINLAND</b>		
Fastighetsprojekt i Tölö, ändring av passagerarplattform	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut
Böle-västra, tilläggsspår	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut
Helsingfors-Ilmala: uppställningsspårens överbyggnad förnyas	x	Ett av spåren är turvis ur bruk under en 3 veckors period
Kyrkslätt-Karis: tjälskador åtgärdas, växel vid Sjundeå (på pålplattan), reparation av området med påhuvudplatta vid Käla	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut. Trafikarrangemang för när- och fjärrtrafiken i juli.
Alberga-Kyrkslätt: stationsarrangemang vid Tolls och Jorvas	x	Enkelspår och avbrott veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
Havukoski	x	8 x trafikavbrott från lördag kväll till måndag morgon. Avbrott vardagsnätter
Dickursby stationscentrum	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut. Ändrad spår användning
Dickursby stationsbro, överfartsbro	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut. Ändrad spår användning
Dickursby-Kervo: Hanaböle trafikplats: växelgata och övergångsspår byggs	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut
Hoplax: Vichtisvägens överfartsbro	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut
Övergångsspår byggs norr och väster om Hoplax	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut
Hoplax-Vandaforsen: överbyggnaden förnyas, arbeten med säkerhetsanordningarna och den elektrifierade banan, brons vattenisolering repareras, anslutningen till Ringbanan	x	Ett spår/ en sträcka mellan övergångsspåren i taget är stängt juli-augusti. Avbrott veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken. Samordning med övriga avbrott i södra Finland
Hyvinge: ny växelförbindelse mellan spår 301 och 302	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
<b>ÖSTRA FINLAND</b>		
Kouvola: rangerbromsen förnyas	x	-
Kuopio–Pieksämäki: överbyggnaden byts ut	x	8 h daglig bandispositionstid juni–augusti
Ombyggnad av Kuopio bangård: personbangården och Iloharju	x	Ändrad spår användning
Underfart som ersätter Törölä plankorsning	x	16 h avbrott under veckoslut
Joutseno: den gamla stålbron vid riksväg 6 ersätts	x	Avbrott under veckoslut
Jyväskylä–Äänekoski: överbyggnaden i tunneln i Kangasvuori förnyas	x	3 veckors totalt avbrott
Niirala: säkerhetsanordningarna förnyas och kopplas till fjärrstyrningen	-	-
<b>VÄSTRA FINLAND</b>		
Åbo–Toijala: underfartsbroar	x	Avbrott under veckoslut
Lielähti–Kumo: överbyggnaden förnyas, arbeten på den elektrifierade banan, broar	x	3-5 h bandispositionstid måndag–fredag i april. 8-11 h bandispositionstid måndag–fredag i maj–oktober. 6 x 20 h avbrott under veckoslut. 3-5 h bandispositionstid måndag–fredag i november
Tammerfors–Lielähti: Tammerfors, underfartsbro under Tipotie	x	4 x 12 h och 36 h avbrott under veckoslut, ett spår i taget. Samordning med arbetena på avsnittet Lielähti–Kumo
Tammerfors centralarena: ändringar av växlar och spår i södra ändan av personbangården	x	Ändrad spår användning. Trafikavbrott under byggnadsskedena
Seinäjäki–Vasa: Ratinkylä underfartsbro	x	4 x 12 h och 36 h avbrott
Seinäjäki–Uleåborg, förbättring av servicenivån: arbete på trafikplatsen i Bennäs.	x	1 x 12 h och 1 x 20 h avbrott under veckoslut i april–maj. Avbrott under midsommaren. 2 x 20 h avbrott under veckoslut i juli–augusti. Samordning med arbetena på avsnitten Karleby–Ylivieska och Ylivieska–Uleåborg
Karleby–Ylivieska dubbelspår	x	2 x 12 h och 2 x 20 h avbrott under veckoslut i april–maj. Avbrott under midsommaren. 5 x 12 h och 2 x 20 h avbrott under veckoslut i september–november. Samordning med arbetena på sträckorna Seinäjoki–Karleby och Ylivieska–Uleåborg.
Haapamäki–Seinäjäki: byte av räls och ballastläggning	x	8 h bandispositionstid på vardagar
Orivesi–Haapamäki: plankorsningarna i Orivesi avskaffas, broar	x	16–24 h avbrott

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
<b>NORRA FINLAND</b>		
Seinäjoki–Uleåborg, förbättring av servicenivån: Ylivieska–Tuomioja: under- och överbyggnad, växlar och järnvägsbroar.	x	1 x 12 h och 1 x 20 h avbrott under veckoslut i april-maj. 8 h daglig bandispositionstid måndag-torsdag i juni-augusti. 4 x 12 h och 3 x 20 h avbrott under veckoslut i september-november. Avbrott under midsommaren. Samordning med arbetena på sträckorna Seinäjoki–Karleby och Karleby–Ylivieska.
Rovaniemi–Kemijärvi: elektrifiering	x	5 h bandispositionstid dagtid måndag-torsdag i december 2012–juli 2013.
<b>ÖVRIGA ARBETSPASS</b>		
Investeringar för att förbättra punktligheten	x	-
Enskilda tjälskador åtgärdas	x	-
Plankorsningar förnyas och avskaffas, stationsarrangemang	x	-
Reparationer av broar, trummor och överbyggnad	x	-
Anordningarna på den elektrifierade banan förnyas och underhålls	x	-
Investeringar för trä- och virkesförsörjningen	-	-
<b>ÖVRIGA ARBETSPASS</b>		
Investeringar för att förbättra punktligheten	x	-
Enskilda tjälskador åtgärdas	x	-
Plankorsningar förnyas och avskaffas, stationsarrangemang	x	-

#### KONTAKTUPPGIFTER

##### Trafikledningscentralen i Södra Finland

###### Helsingfors

[liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi)

Miikkola Reijo 040 866 3840

Lahtinen Hannu 040 866 3751

##### Trafikledningscentralen i Västra Finland

###### Tammerfors

[liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi)

Jalanto Esko 040 863 0570

Kunelius Juha 040 863 1118

Järvinen Antti 040 863 0030

##### Uleåborg

[liikennesuunnittelu oulu@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu oulu@vr.fi)

Meripaasi Sakari 040 864 5450

Tumelius Tommi 040 864 5446

##### Trafikledningscentralen i Östra Finland

###### Kouvola

[liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi)

Lahtinen Juha 040 863 4271

##### Pieksämäki

[liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi)

Nykänen Aimo 040 863 7002

##### Joensuu

[liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi)

Papunen Arto 040 864 0379

#### Trafikplaneringsområden

- Helsingfors
- Tammerfors
- Uleåborg
- Kouvola
- Pieksämäki
- Joensuu

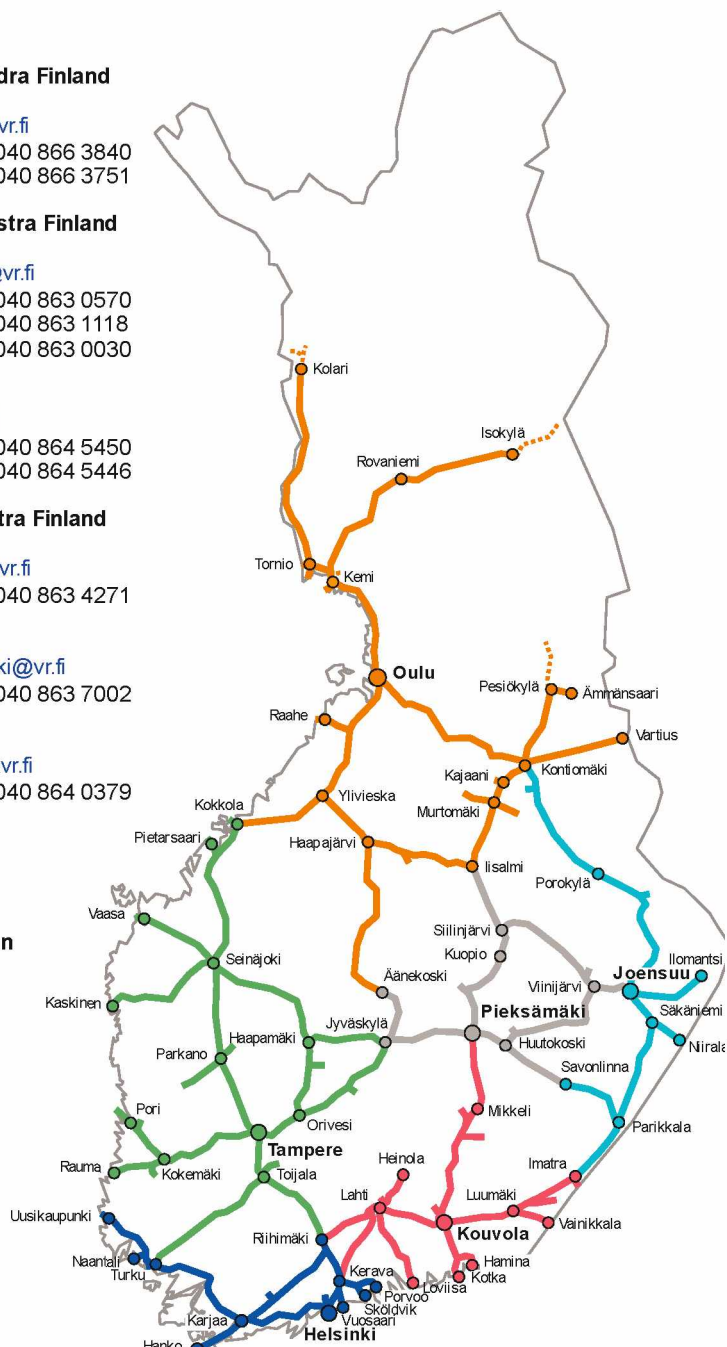


Bild 1. Trafikplaneringsområden och kontaktuppgifter.



## Passagerarinformation på trafikplatserna

Trafikverket ansvarar för den elektroniska och fasta passagerarinformationen på järnvägsstationer och plattformsområden. Den elektroniska informationen produceras via ett passagerarinformations- och högtalarsystem som kallas MIKU. MIKU producerar största delen av informationen automatiskt, men i exceptionella situationer kan personalen vid Informationscentralen eller trafikstyrningen föra in information på skärmarna eller sköta högtalarutropen.

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Station	Station	Inget informationsystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Total		15	66	346	34	6	47	3	398	929
Alavus	Alavus		1	0	0	0	0	0	0	0
Dragsvik	Dragsvik	1		0	0	0	0	0	0	0
Eläinpuisto-Zoo	Eläinpuisto-Zoo		1	0	0	0	0	0	0	0
Eno	Eno		1	0	0	0	0	0	0	0
Espoo	Esbo			6	0	0	0	0	18	24
Haapajärvi	Haapajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Haapamäki	Haapamäki			0	0	0	0	0	2	2
Haarajoki	Haarajoki			4	0	0	0	0	4	8
Hankasalmi	Hankasalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko	Hango		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	1		0	0	0	0	0	0	0
Harjavalta	Harjavalta			0	0	0	0	0	1	1
Haukivuori	Haukivuori		1	0	0	0	0	0	0	0
Heinävesi	Heinävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Helsinki	Helsingfors			19	4	2	10	3	38	76
Herrala	Herrala		1	0	0	0	0	0	0	0
Hiekkaharju	Sandkulla			4	0	0	0	0	2	6
Hikiä	Hikiä		1	0	0	0	0	0	0	0
Humppila	Humppila			3	0	0	0	0	2	5
Huopalahti	Hoplax			8	0	0	4	0	6	18
Hyvinkää	Hyvinge			4	0	0	0	0	5	9
Hämeenlinna	Tavastehus			5	2	0	0	0	4	11
Höljää	Höljää	1		0	0	0	0	0	0	0
Iisalmi	Idensalmi			2	0	0	0	0	3	5
Iittala	Iittala			2	0	0	0	0	0	2
Ilmala	Ilmala			2	0	0	0	0	2	4
Imatra	Imatra			2	0	0	0	0	3	5
Inkeroinen	Inkeroinen		1	0	0	0	0	0	0	0

Station	Station	Inget informationsystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Inkoo	Ingå		1	2	0	0	0	0	0	2
Isokyrö	Storkyro		1	0	0	0	0	0	0	0
Joensuu	Joensuu			3	0	0	0	0	6	9
Jokela	Jokela			3	0	0	0	0	2	5
Jorvas	Jorvas		1	2	0	0	0	0	0	2
Joutseno	Joutseno			2	0	0	0	0	0	2
Juupajoki	Juupajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Jyväskylä	Jyväskylä			3	2	0	10	0	0	15
Jämsä	Jämsä			2	0	0	0	0	1	3
Järvelä	Järvelä		1	0	0	0	0	0	0	0
Järvenpää	Träskända			7	0	0	0	0	4	11
Kajaani	Kajana			1	0	0	0	0	2	3
Kannelmäki	Gamlas			2	0	0	0	0	2	4
Kannus	Kannus			0	0	0	0	0	1	1
Karjaa	Karis			7	0	0	1	0	3	11
Karkku	Karkku		1	0	0	0	0	0	0	0
Kauhava	Kauhava			1	0	0	0	0	0	1
Kausala	Kausala			2	0	0	0	0	0	2
Kauklahti	Köklax			3	0	0	0	0	1	4
Kauniainen	Grankulla			3	0	0	0	0	2	5
Kausala	Kausala			2	0	0	0	0	0	2
Kemi	Kemi			2	0	0	0	0	2	4
Kemijärvi	Kemijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Kera	Kera			2	0	0	0	0	0	2
Kerava	Kervo			10	0	0		0	11	21
Kerimäki	Kerimäki		1	0	0	0	0	0	0	0
Kesälahti	Kesälahti			1	0	0	0	0	0	1
Keuruu	Keuruu		1	0	0	0	0	0	0	0
Kilo	Kilo			4	0	0	0	0	0	4
Kirkkonummi	Kyrkslätt			3	0	0	0	0	6	9
Kitee	Kitee			1	0	0	0	0	0	1
Kiuruvesi	Kiuruvesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Kohtavaara	Kohtavaara	1		0	0	0	0	0	0	0
Koivuhovi	Björkgård			2	0	0	0	0	0	2
Koivukylä	Björkby			4	0	0	0	0	1	5
Kokemäki	Kokemäki			0	0	0	0	0	1	1
Kokkola	Karleby			6	0	0	0	0	2	8
Kolari	Kolari			0	0	0	0	0	2	2
Kolho	Kolho		1	0	0	0	0	0	0	0
Kontiomäki	Kontiomäki			0	0	0	0	0	1	1
Koria	Koria			2	0	0	0	0	0	2
Korso	Korso			4	0	0		0	2	6

Station	Station	Inget informationsystem Endast utrops- system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Kotka	Kotka		0	0	0	0	0	1	1
Kotka Satama	Kotka Satama	1	0	0	0	0	0	0	0
Kouvola	Kouvola		13	2	0	5	0	2	22
Kuopio	Kuopio		4	0	0	0	0	6	10
Kupittaa	Kuppis		4	0	2	2	0	4	12
Kuusivaara	Kuusivaara	1	0	0	0	0	0	0	0
Kylänlahti	Kylänlahti	1	0	0	0	0	0	0	0
Kymi	Kymi	1	0	0	0	0	0	0	0
Kyminlinna	Kyminlinna	1	0	0	0	0	0	0	0
Kyrölä	Kyrölä		2	0	0	0	0	0	2
Käpylä	Kottby		4	0	0	0	0	2	6
Lahti	Lahtis		12	2	0	0	0	5	19
Laihia	Laihela	1	0	0	0	0	0	0	0
Lapinlahti	Lapinlahti		2	0	0	0	0	0	2
Lappeenranta	Vilmanstrand		3	0	0	6	0	1	10
Lappila	Lappila	1	0	0	0	0	0	0	0
Lappohja	Lappvik	1	0	0	0	0	0	0	0
Lapua	Lappo	1	0	0	0	0	0	0	0
Lempäälä	Lempäälä		2	0	0	0	0	0	2
Leppävaara	Alberga		8	0	0	1	0	5	14
Lieksa	Lieksa	1	0	0	0	0	0	0	0
Lievestuore	Lievestuore	1	0	0	0	0	0	0	0
Loimaa	Loimaa		1	0	0	0	0	1	2
Louhela	Klippsta		2	0	0	0	0	2	4
Luoma	Bobäck		2	0	0	0	0	0	2
Lusto	Lusto	1	0	0	0	0	0	0	0
Malmi	Malm		4	0	0	0	0	8	12
Malminkartano	Malmgård		2	0	0	0	0	4	6
Mankki	Mankby		2	0	0	0	0	0	2
Martinlaakso	Mårtensdal		4	0	0	0	0	2	6
Masala	Masaby		4	0	0	0	0	0	4
Mikkeli	St Michel		5	0	2	0	0	7	14
Misi	Misi	1	0	0	0	0	0	0	0
Mommila	Mommila	1	0	0	0	0	0	0	0
Muhos	Muhos	1	0	0	0	0	0	0	0
Muurola	Muurola	1	0	0	0	0	0	0	0
Myllykoski	Myllykoski	1	0	0	0	0	0	0	0
Myllymäki	Myllymäki	1	0	0	0	0	0	0	0
Myrskylä	Myrskylä		2	0	0	0	0	1	3
Mäntsälä	Mäntsälä		2	0	0	0	0	2	4
Mäntsälä	Mäntsälä		4	0	0	0	0	4	8
Mäntyharju	Mäntyharju		4	0	0	0	0	1	5

Station	Station	Inget informationsystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Nastola	Nastola			2	0	0	0	0	0	2
Nivala	Nivala		1	0	0	0	0	0	0	0
Nokia	Nokia		1	0	0	0	0	0	1	1
Nuppulinna	Nuppulinna			2	0	0	0	0	0	2
Nurmes	Nurmes		1	0	0	0	0	0	0	0
Oitti	Oitti		1	0	0	0	0	0	0	0
Orivesi	Orivesi			2	0	0	0	0	1	3
Orivesi Keskusta	Orivesi Keskusta			0	0	0	0	0	1	1
Oulainen	Oulais			3	0	0	0	0	1	4
Oulu	Uleåborg			6	2	0	0	0	5	13
Oulunkylä	Åggelby			4	0	0	0	0	4	8
Paimenportti	Paimenportti	1		0	0	0	0	0	0	0
Paltamo	Paltamo		1	0	0	0	0	0	0	0
Parikkala	Parikkala			3	0	0	0	0	2	5
Parkano	Parkano			3	0	0	0	0	2	5
Parola	Parola			2	0	0	0	0	0	2
Pasila	Böle			38	4	0	1	0	55	98
Pello	Pello		1	0	0	0	0	0	0	0
Petäjävesi	Petäjävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pieksämäki	Pieksämäki			9	2	0	0	0	3	14
Pihlajavesi	Pihlajavesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pitäjänmäki	Sockenbacka			4	0	0	0	0	4	8
Pohjois-Haaga	Norra-Haga			2	0	0	0	0	2	4
Pori	Björneborg			0	0	0	0	0	3	3
Puistola	Parkstad			4	0	0	0	0	4	8
Pukinmäki	Bocksbacka			4	0	0	0	0	3	7
Punkaharju	Punkaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Purola	Purola			2	0	0	0	0	0	2
Pyhäsalmi	Pyhäsalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pännäinen	Bennäs			0	0	0	0	0	1	1
Rekola	Räckhals			2	0	0	1	0	0	3
Retretti	Retretti		1	0	0	0	0	0	0	0
Riihimäki	Riihimäki			8	6	0	3	0	11	28
Rovaniemi	Rovaniemi			3	0	0	0	0	4	7
Runni	Runni		1	0	0	0	0	0	0	0
Ruukki	Ruukki		1	0	0	0	0	0	0	0
Ryttylä	Ryttylä			2	0	0	0	0	0	2
Salo	Salo			6	0	0	0	0	3	9
Santala	Santala	1		0	0	0	0	0	0	0
Saunakallio	Saunakallio			4	0	0	0	0	0	4
Savio	Savio			4	0	0	0	0	1	5



Station	Station	Inget informationsystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Savonlinna	Nyslott		1	0	0	0	0	0	0	0
Savonlinna Kauppatori	Savonlinna Kauppatori			0	0	0	0	0	0	0
Seinäjoki	Seinäjoki			9	2	0	0	0	7	18
Siilinjärvi	Siilinjärvi			1	0	0	0	0	1	2
Simpele	Simpele		1	0	0	0	0	0	0	0
Siuntio	Sjundeå			2	0	0	0	0	0	2
Skogby	Skogby	1		0	0	0	0	0	0	0
Sukeva	Sukeva		1	0	0	0	0	0	0	0
Suonenjoki	Suonenjoki			0	0	0	0	0	1	1
Tammisaari	Ekenäs		1	0	0	0	0	0	0	0
Tampere	Tammerfors			15	2	0	0	0	27	44
Tapanila	Mosabacka			4	0	0	0	0	2	6
Tavastila	Tavastila	1		0	0	0	0	0	0	0
Tervajoki	Tervajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Tervola	Tervola		1	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurila	Dickursby			15	0	0	0	0	26	41
Toijala	Toijala			4	0	0	0	0	3	7
Tolsa	Tolls			2	0	0	0	0	0	2
Tornio	Torneå		1	0	0	0	0	0	0	0
Tuomarila	Domsby			3	0	0	0	0	0	3
Turenki	Turenki			2	0	0	0	0	0	2
Turku	Åbo			9	2	0	3	0	3	17
Turku Satama	Åbo Hamn			2	0	0	0	0	3	5
Tuuri	Tuuri		1	0	0	0	0	0	0	0
Uimaharju	Uimaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Utajärvi	Utajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Uusikylä	Uusikylä			2	0	0	0	0	0	2
Vaala	Vaala		1	0	0	0	0	0	0	0
Vaasa	Vaasa			2	2	0	0	0	4	8
Vainikkala	Vainikkala		1	0	0	0	0	0	0	0
Valimo	Gjuteriet			4	0	0	0	0	1	5
Vammala	Vammala		0	0	0	0	0	0	1	1
Vantaankoski	Vandaforsen			2	0	0	0	0	2	4
Varkaus	Varkaus			0	0	0	0	0	3	3
Vihanti	Vihanti			1	0	0	0	0	1	2
Vihtari	Vihtari		1	0	0	0	0	0	0	0
Viiala	Viiala			2	0	0	0	0	0	2
Viinijärvi	Viinijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Vika	Vika	1		0	0	0	0	0	0	0
Villähde	Villähde			2	0	0	0	0	0	2
Vilppula	Vilppula		1	0	0	0	0	0	0	0



Station	Station	Inget informationsystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT monitorer	Totalt
Vuonismahti	Vuonismahti		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylistaro	Ylistaro		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylitornio	Ylitornio		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylivieska	Ylivieska			0	0	0	0	0	2	2
Ähtäri	Etseri		1	0	0	0	0	0	0	0

## GSM-R-nätet (RAILI)

Trafikverkets GSM-R-nät (RAILI), dvs. det integrerade trafikkomunikationssystemet för järnvägarna, betjänar primärt trafikledarna, tågförarna och konduktörerna samt personer som leder växlingsarbeten och ansvarar för banarbetet. Nätet täcker cirka 5 000 km banor och bangårdar. Tilläggsuppgifter i kapitel 3.3.3.3 (Kommunikationssystem) samt på Trafikverkets webbplats

<http://www.liikennevirasto.fi>.

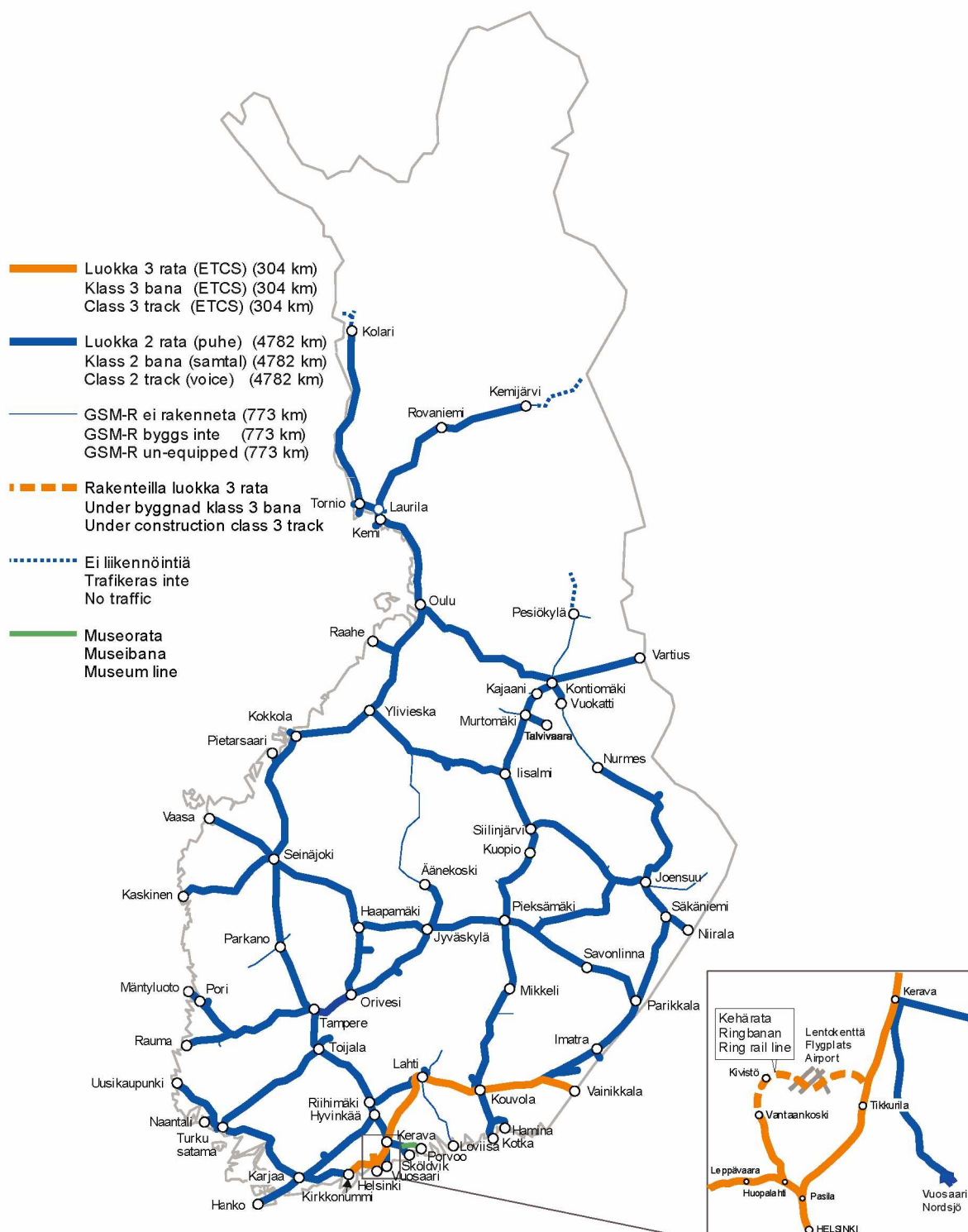


Bild 1. GSM-R-nätet i Finland.

## Övriga länders nätbeskrivningar

I tabell 1 finns angivet Internetadresserna till på de nätbeskrivningar som övriga länders infrastrukturförvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan ändras, mera information från RNE webbplats <http://www.rne.eu/index.php/network-statement.html>

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Internetadress
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	Spanien	<a href="http://www.adif.es/en_US/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml">http://www.adif.es/en_US/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml</a>
Banedanmark	Danmark	<a href="http://uk.bane.dk/visArtikelBred_eng.asp?artikelID=13313">http://uk.bane.dk/visArtikelBred_eng.asp?artikelID=13313</a>
BLS AG (BLS)	Schweiz	<a href="http://www.bls.ch/e/infrastruktur/trassen-statement.php">http://www.bls.ch/e/infrastruktur/trassen-statement.php</a>
Communauté de Transports – Accès Réseau	Luxembur	<a href="http://www.railinfra.lu">http://www.railinfra.lu</a>
Compania Națională de Căi Ferate SA	Rumänien	<a href="http://testcfr.infofer.ro/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=22&amp;Itemid=55&amp;limit=1&amp;limitstart=1">http://testcfr.infofer.ro/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=22&amp;Itemid=55&amp;limit=1&amp;limitstart=1</a>
DB Netz AG	Tyskland	<a href="http://fahrweg.dbnetze.com/site/dbnetz/en/networkaccess/network_statement/network_statement_2011.html">http://fahrweg.dbnetze.com/site/dbnetz/en/networkaccess/network_statement/network_statement_2011.html</a>
High Speed 1	England	<a href="http://highspeed1.co.uk/regulatory/network-statement">http://highspeed1.co.uk/regulatory/network-statement</a>
HZ Infrastruktura d.o.o.	Kroatien	<a href="http://www.hznet.hr/network-statement02">http://www.hznet.hr/network-statement02</a>
Infrabel	Belgien	<a href="http://www.infrabel.be/en/rail-operators/running-our-network/network-statement">http://www.infrabel.be/en/rail-operators/running-our-network/network-statement</a>
Jernbaneverket	Norge	<a href="http://www.comitato.com/V1/">http://www.comitato.com/V1/</a>
Keyrail	Nederländerna	<a href="http://www.keyrail.nl/netverklaring-38-toegangsovereenkomst">http://www.keyrail.nl/netverklaring-38-toegangsovereenkomst</a>
National Railway Infrastructure Company (NRIC)	Bulgarien	<a href="http://www.railfra.bg/cms/opencms/menu/en/company/network-statement/">http://www.railfra.bg/cms/opencms/menu/en/company/network-statement/</a>
Network Rail	Storbritannien	<a href="http://www.networkrail.co.uk/aspx/3645.aspx">http://www.networkrail.co.uk/aspx/3645.aspx</a>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK)	Polen	<a href="http://www.plk-sa.pl/fileadmin/Oferta/Regulamin_2010_2011/Network_Statement_2010-2011_v2_czarny.pdf">http://www.plk-sa.pl/fileadmin/Oferta/Regulamin_2010_2011/Network_Statement_2010-2011_v2_czarny.pdf</a>
ProRail B.V.	Nederländerna	<a href="http://www.prorail.nl/English/Pages/NetworkStatement.aspx">http://www.prorail.nl/English/Pages/NetworkStatement.aspx</a>
Public Agency for Rail Transport of RS (AŽP)	Slovenien	<a href="http://www.slozelez-nice.si/en/company/traffic_management/network_statement">http://www.slozelez-nice.si/en/company/traffic_management/network_statement</a>
Raaberbahn AG/GYSEV Zrt. (GYSEV/Raaberbahn)	Österrike/Ungern	<a href="http://www2.vpe.hu/en/network-statement">http://www2.vpe.hu/en/network-statement</a>

Infrastrukturförvaltare	Land	Internetadress
Rede Ferroviária Nacional, E.P. E. (REFER)	Portugal	<a href="http://www.refer.pt/en/MenuPrincipal/REFER/NetworkManagement/NetworkStatement.aspx">http://www.refer.pt/en/MenuPrincipal/REFER/NetworkManagement/NetworkStatement.aspx</a>
Réseau Ferré de France (RFF)	Frankrike	<a href="http://www.rff.fr/en/media-library/french-regulatory-texts/networks-reference-documents/?lang=en">http://www.rff.fr/en/media-library/french-regulatory-texts/networks-reference-documents/?lang=en</a>
Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)	Italien	<a href="http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnnextoid=df15b5849a70b110VgnVCM1000003f16f90aRCRD">http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnnextoid=df15b5849a70b110VgnVCM1000003f16f90aRCRD</a>
Slovenske železnice d.o.o. (SZ)	Slovenien	<a href="http://www.slo-zelez-nice.si/en/company/traffic_management/network_statement">http://www.slo-zelez-nice.si/en/company/traffic_management/network_statement</a>
Správa Železniční dopravní cesty (CD) / SZCD	Tjeckien	<a href="http://www.szdc.cz/en/provozovani-drahy/pristup-na-zdc/prohlaseni-11-12.html">http://www.szdc.cz/en/provozovani-drahy/pristup-na-zdc/prohlaseni-11-12.html</a>
Swiss Federal Railways SBB-Infrastructure (SBB CFF FFS)	Schweiz	<a href="http://www.mct.sbb.ch">http://www.mct.sbb.ch</a>
Trasse Schweiz AG	Schweiz	<a href="http://www.trasse.ch/en/vergabe/bestellung/">http://www.trasse.ch/en/vergabe/bestellung/</a>
TP Ferro	Spanien	<a href="http://www.tpferro.com/sites/default/files/network-statement.pdf">http://www.tpferro.com/sites/default/files/network-statement.pdf</a>
Trafikverket	Sverige	<a href="http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/Railway-and-Road/Network-Statement1/">http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Andra-sprak/English-Engelska/Railway-and-Road/Network-Statement1/</a>
Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE)	Ungern	<a href="http://www2.vpe.hu/en/network-statement">http://www2.vpe.hu/en/network-statement</a>
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien	<a href="http://www.zsr.sk/anglicky/railways-infrastructure/marketing/network-statement/network-statement-2011.html?page_id=1747">http://www.zsr.sk/anglicky/railways-infrastructure/marketing/network-statement/network-statement-2011.html?page_id=1747</a>
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	Österrike	<a href="http://www.oebb.at/infrastruktur/en/_p_Network_Access/NetworkStatement/index.jsp">http://www.oebb.at/infrastruktur/en/_p_Network_Access/NetworkStatement/index.jsp</a>







